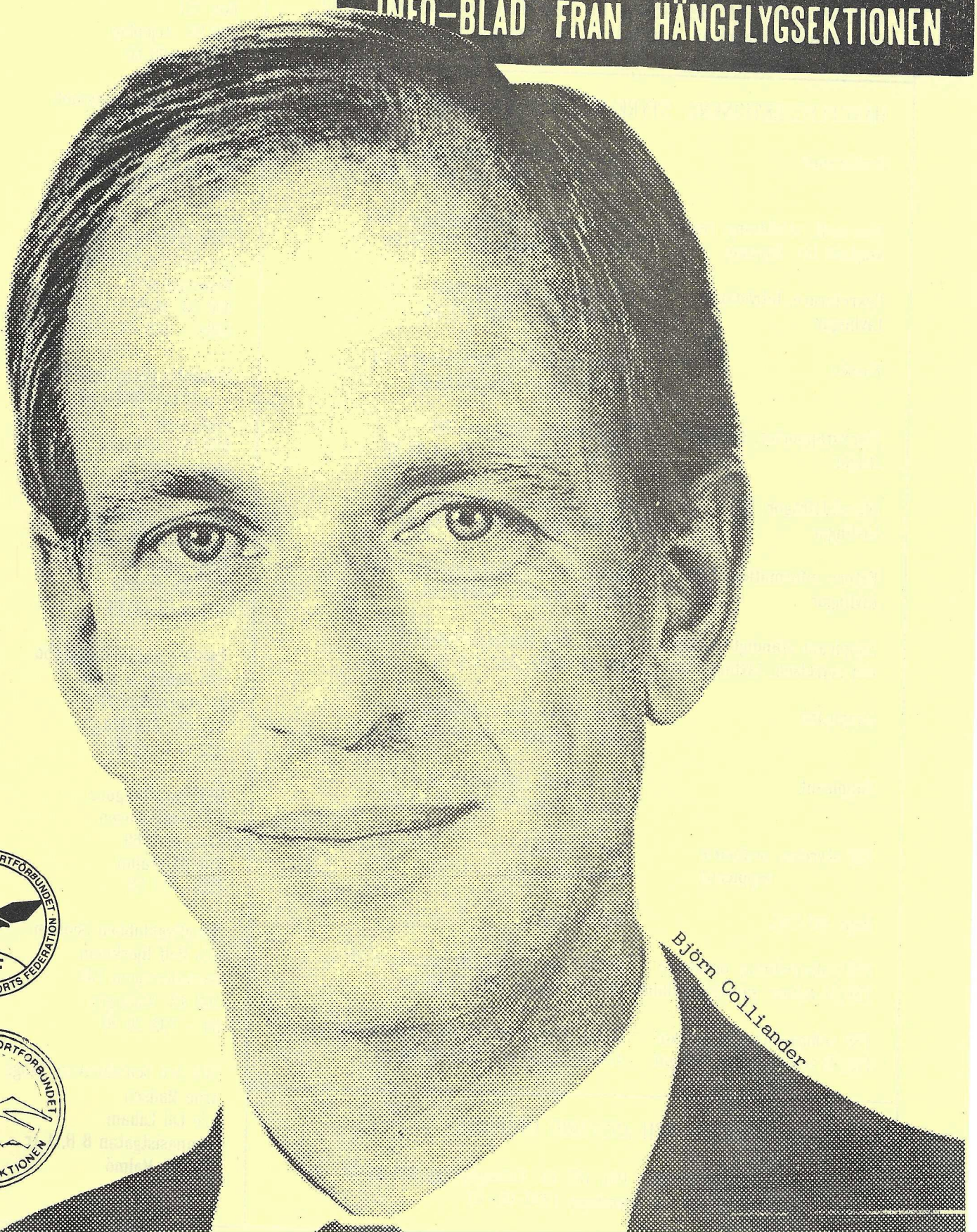
HYPOXIA

INFO-BLAD FRÅN HÄNGFLYGSEKTIONEN

Nr 34
Juni 1990



Björn Colliander

Hypoxia är ett informationsorgan för alla klubbmedlemmar i alla hängflygklubbar anslutna till Svenska Flygsportförbundet (FSF). Hypoxia ges ut fyra gånger per år och distribueras direkt till medlemmarna. Det ankommer på klubbarna att hålla FSF med aktuell medlemslista på sätt som särskilt informeras om. Meddelanden som FSF Hängflygsektion (FSF/H) vill skall nå klubbars styrelse, grupper av medlemmar eller enskilda medlemmar och som publicerats i Hypoxia behöver inte sändas på annat sätt.

FSF/H är en sektion i FSF och asocierad till Kungliga Svenska Aeroklubben (KSAK). Genom KSAK är FSF anslutet till det internationella Flygsportförbundet (FAI) och FSF/H till dess Hängflygkommission (CIVL). FSF-anslutna klubbar är anslutna till Riksidrottsförbundet (RF).

HÄNGFLYGSEKTIONENS STYRELSE EFTER ÅRSMÖTET VÅREN 1990

Ordförande	Björn Colliander, Vindbacken 6 126 57 Hägersten, 08-646 02 54
Vice ordf, utbildning, regler, kontakt Lfv, Hypoxia	Rolf Björkman, Backlöksvägen 103 162 43 Vällingby, 08-739 39 70
Sekreterare, biträdande tävlingar	Kent Jensen, Staberg 6069 791 96 Falun, 023-711 59
Kassör	Hasse Johansson, Backenvägen 10 902 50 Umeå, 090-13 51 66
Olycksrapporter, sponsorfrågor	Sven Lindén, Fjällgatan 38 116 45 Stockholm, 08-44 33 38
Ultralättfrågor, bitr tävlingar	Anders Andersson, Noremon 13 827 00 Ljusdal, 010-60 46 80
Extern information, bitr tävlingar	Gunnar Remer, Sjukstugevägen 10 930 90 Arjeplog, 0961-106 70
Suppleant ständigt adjungerad styrelsen, tävlingsansar	Fredric Fex, Harastolsvägen 12 260 42 Mölle, 042-476 51
Suppleant	Peter Lütze, Klarinettvägen 81 434 47 Kungsbacka, 0300-169 92
Suppleant	Per Viklund, Cellovägen 52 F 756 54 Uppsala, 018-40 43 83
FSF styrelse, ordinarie suppleant	Rolf Björkman Björn Colliander
Repr FAI CIVL	Fredric Fex
FSF valberedning, ordinarie FSF/H valber, sammankallande	Annika Hopfgarten, Rådjursvägen 38 D 902 60 Umeå, 090-13 66 00
FSF valberedning, suppleant FSF/H valberedning, delegat	Stefan Tärnström, Kapplandsgatan 84 414 87 Göteborg, 031-87 60 79

HYPOXIAS REDAKTÖR OCH ANSVARIG UTGIVARE

Rolf Björkman, Backlöksvägen 103, 162 43 Vällingby, 08-739 39 70
Nästa nummer 1990-09-14, presstopp 1990-08-10

FSF/H-ANSLUTNA KLUBBAR

Aquil Hängflygklubb
c/o Bengt Hammarsten
Kolgränd 5
910 24 Obbola
090 - 451 05

Arjeplogs Hängflygklubb
c/o Karl Axel Dahlberg
Box 121
930 90 Arjeplog
0961 - 108 50

Albatross Hängflygklubb
c/o Åke Stenlund
Torsgatan 19 I
931 38 Skellefteå
0911 - 176 99

Club Fjällvingen Hede
c/o Anders Backman
Wemergatan 5
820 93 Hede
0684 - 108 77

Dundrets Hängflygklubb
c/o Urban Olofsson
Postgatan 7 D
972 00 Gällivare
0970 - 152 61

Frösö Hängglidarklubb
c/o Robert Krockmar
Fröjavägen 10 C
832 00 Frösön
063 - 10 42 79

Gwaihir hangglidingklubb
c/o Dennis Lewrén
Arsenalsgatan 12
411 20 Göteborg
031 - 13 47 87

HFK Dala Dragons
c/o Kent Jensen
Staberg 6069
791 96 Falun
023- 711 59

Hängflygklubben Scotten
c/o Rolf Björkman
Backlöksvägen 103
162 43 Vällingby
08 - 739 39 70

HFK Åre Scandinavian Wings
Arne Madsen
c/o Lili Laham
Gymnasistgatan 8 B, 1 tr
214 51 Malmö

Ikaros Hängglidarklubb
c/o Lars Eriksson
Gransikagatan 1 B
541 40 Skövde
0500 - 886 40

Kiruna Hängflygklubb Myggan
c/o Einar Lindblom
Matjojärvigatan 4
981 39 Kiruna
0980 - 824 32

Lidingö Deltaving klubb
c/o Mats Paulsson
Huvudsta Gård
171 56 Solna
08 - 27 86 98

Skånes Drakflygarklubb
c/o Fredrik fex
Harastolsvägen 12
260 42 Mölle
042 - 476 51

Sundsvalls Hänggäng
c/o Sune Bodin
Nedansjö 1418
860 13 Stöde
060 - 16 79 09

Umeå Hängflygklubb
c/o Hasse Johansson
Backenvägen 10
902 50 Umeå
090 - 13 51 66

Vårgårda Hängflygklubb-Lyftet
c/o Flemming Göransson
Trastvägen 7 K
447 00 Vårgårda
0322 - 237 22

Vänersborgs Hängflygklubb Pegasus
c/o Lennart Karlsson
Lilla Håjumsgatan 71 D
461 35 Trollhättan
0521 - 607 65

Stenungssunds Hängflygsällskap
c/o Annika Ferdinandsson
Enekullegatan 2 D
417 09 Göteborg
031 - 123 06 69

Åre Drakflygarklubb
c/o Folke Wikberg
St Olavs väg 16
830 13 Åre
0647 - 511 11

Örebro Hängflygklubb Örhänget
c/o Tord Olsson
Berghultsvägen 3
702 27 Örebro
019 - 12 58 48

Redaktören har ordet

Vad tycker man i allmänhet ute i hängflygkretsar. En sak kan jag konstatera utifrån erfarenheter från det senaste årsmötet. Det som ryktena säger gäller inte alltid.

Sällan har väl ett årsmöte föregåtts av så många rykten av olika slag. De många motionerna kunde också ge en indikation på behov av förändringar.

Klart var att den nya styrelsen skulle behöva ta sig i kragen. Motionerna andades sådan misstro varför man ville binda upp styrelsen i detalj.

När mötets deltagare kom i kontakt med varandra och fick diskutera visade det sig i många frågor att missnöje ofta var kopplat till ett fåtal. Ryktena var inte majoritetens uppfattning. Det är väl det här som är så svårt. Att lyssna på rörelsen på rätt sätt. Vissa frågor har en tendens att komma upp ständigt och jämt. Samma diskussion förs om och om igen och slutresultatet blir nästan alltid detsamma. När så styrelsen arbetar i denna majoritetsanda fortsätter kritiken flöda från dem som inte fick gehör.

Hypoxia har varit ett sådant ständigt återkommande ämne. Huvuvmissnöjet har här legat på säkerheten i utgivningen. Denna kritik har varit berättigad och vi hoppas att problemet nu funnit sin lösning. I kölvattnet av detta problem har även kvaliteten kritiserats. Nu liksom vid tidigare diskussioner framkom dock att nuvarande innehåll och kvalitet är fullt acceptabel. Naturligtvis säger man inte nej till något bättre men det får inte kosta mer. I så fall drabbas andra verksamhetsområden. Avgifter kan naturligtvis höjas. Så kommer att ske i relativt hög omfattning utan att Hypoxias finansiering är med. Var går smärtgränsen.

Mitt problem i detta sammanhang är alltså att utan ökade kostnader göra Hypoxia bättre. Att den skall komma ut med god regularitet är en nödvändighet. Flera har hört av sig med förslag tidigare. En del är relativt kostsamma. I övriga fall är jag naturligtvis positiv till stöttning.

Den nödvändiga satsningen på nybörjare mötte ingen större entusiasm på årsmötet. Här måste dock styrelsen göra en insats ändå.

Bara när det gäller tävlingsfrågor kan man vara helt säker. Det finns lika många åsikter som det finns tävlingspiloter. Det är en otacksam och svår uppgift att tackla denna fråga. Jag anser att den just nu är på väg åt rätt håll med den särskilda satsning som styrelsen här gör.

Rolf Björkman

Vidareutbildning

För Dig som vill ha vidareutbildning

Nedanstående lista är ett sammandrag av vad instruktörer och skolor erbjuder i form av vidareutbildning. Bakom de korta informationerna nedan döljer sig mycket intressanta detaljer. Ring och kontrollera själv!

Rolf Björkman

Folke Wikberg, 0647-51 111, 010-50 55 33 och **Peter Wicander**, 0752-389 72, 010-73 90 29:

14 dagar på Lanzarote, Kanarieöarna. Mjuka runda berg, mjuk hangflygning och lätt termik, mycket lätta landningar. 2 instr. Anpassad utbildning. Egen utrustning. Resan bokas själv. Kurspris 2500 kr 1990-11-19--12-02, 12-03--16

Peter Wicander och **Kent Jensen**, 010-73 90 29, 0752-389 72:

Dagtid veckorna 23, 27, 28, 30, 31 samt i aug (ej detaljplan ännu) med normalt mycket termik. Lämpligt för duktiga Häng I och II med bogserbehörighet.
Ren vidareutbildning 1 vecka i juli resp aug.

Umeå Hängflygskola, 090-12 60 10:

Skräddarsydd vidareutbildning under sommaren och hösten enligt personlig överenskommelse. Även vidareutbildning mars-april -91 i Hemavan. Bogsering och backflygning.
500 kr/dag, med egen utr 200 kr/dag.

Annika Hopfgarten m fl, 090-13 66 00:

Påskveckan -91 vid Sveriges bästa nybörjarställe (var i Norrland det nu ligger). Många aktiviteter vid sidan om flygningen. Boka tidigt. Låga priser för boende.

Hans Berg, 042-22 03 85 och **Per Fornander**, 046-15 16 15:

Kurser veckorna 28, 29 i sydöstra Frankrike. Start/landningsteknik, flygning i alpväder, introd termik- o sträckflygning. Erfarna Häng I o II.

Hammars Hängflygskola, 0411-225 44:

Hammarsbackar, heldagsutb mot Häng II o III. Hang- o termikflygning. Egen eller hyrd utr.
Prisex: 3 dagar till Häng II med minst 3 tim flygning 1500 kr.

Björkmans Flyg AB, 08-739 39 70:

Vidareträning efter Häng I-utb. Enstaka dagar helger f o m mitten aug. Inkl lån av utrustning 200 kr/dag.

Till salu

Hängflyggrejor

2 st Nimbus 1, 17 kvm, -88, 9500 kr/st. Per Flodin, 0501-126 96.

La Mouette Hermes 16 -86, litet skönhetsf red pris, rosa melarframk, regnbågsf unders, 75-100 kg, 6000 kr. Lennart Forslund, Råsundav 15, 171 52 Solna, 08-730 24 29.

Hermes 15 med Minimum motorpaket + tillbeh, även separat eft disk. Björn Nilsen, 0322-242 84.

Trike Pegsus Q -89, Rotax 462: 52 hkr vattenk, 15 tim tot. Ev kan flottörer, radio o raketskärm medsäljas. 026-25 58 00 dag, 026-491 79 kväll.

Mellanstadiev Apco Nimbus DS 17 kvm med dubbels, 13000 kr. Peter Åhs 0511-174 87, 155 16.

Magic 4 166 FR -88, röd mylarframk, Neongult D.S. kevlarbakk. Håkan Sundin, 060-55 22 87, 0647-503 05.

Helt ny Leatherman. Johan Jörgensen, 08-84 21 39.

Firebird Quattros, lätt, kölficklös, högprest, köl o korsb inbyggda, speedbar, prof bygelb o kingp, 11000 kr. 019-17 35 11 el 10 38 65.

Bhelen Powertrike med Profil 19, fallsk, pontoner, skidor, 22 tim, klar för bogsering av hänggl. Conny Axbeg, 019-724 83.

Kellersele, röd, medium. Lars Möller, 018-12 16 22, 060-15 27 44.

Airwawe Calypso -88, mellanstadie, Moyes sele m skärm, variom. Peter, 031-14 21 90.

Magic 1, trikeregistrerad. 0952-102 78.

Moyes Mega II, stirrupsele, 5500 kr. Jan Segerström, 031-42 45 71.

Moyes Mars 170 -88. Heikki, 0157-119 83.

Foil 170 -89, Safir 17 -86, Bennet X 180 -84. Rudolf Brogren, 031-42 46 58, 0515-100 72.

Nybörjav Cherokee m stirrups. Mats Rosenqvist, 08-23 44 55 dag.

Magic IV FR 155, röd/orange/vit, 14000 kr. Per Fornander, 046-15 16 15.

Köpes

Magic IV. Jan Segerström, 031-42 45 71.

Nybörjar- o mellanstadievingar, selar även äldre. Rolf, 08-739 39 70.

Grattis!

säger vi till Håkan

Håkan Sunddin utsågs till ÅRETS FLYGSPORTARE i FSF. Priset delades ut i samband med FSF årsmöte. Ingen annan flygsportare i Sverige kunde 1989 mäta sig med Håkan. GRATTIS!

Å styrelsens vägnar
Rolf

Tack!

Det säger vi i styrelsen till Karl Axel Dahlberg efter ett antal år i styrelsen, först som kassör och sedan som ordförande. Du gjorde ett lojalt arbete och det var trevligt att arbeta tillsammans med Dig. Ditt arbete präglades särskilt av klokhet och gott omdöme.

Tack!

Säger vi också till Gunilla Björkman efter många års lojalt proffsigt och alltid korrekt arbete som sekreterare utan att Du fick annat än umgänge med styrelsen under möten i utbyte.

Tack!

Slutligen till Robert Krockmar för ett antal år i styrelsen med ansvar för ultralätt vilket Du medverkade till att bygga upp.

På uppdrag av FSF/H
Rolf Björkman

DM-försök Mellersta

Scotten arrangerade 1990 års DM för Mellersta tävlingsregionen, eller försökte skall man kanske säga. Vädret var soligt och fint. Det var fullt flygbart - men - termiken saknades trots tiden på året, 12-13/5.

Arrangörerna har all heder av sina ansträngningar. Scottenteamet Hans Backlund, Thomas Klang, Leif Mård och Ulf Persson under ledning av Per Drago gjorde ett bra jobb. Klubben hyrde in sig hos Dala Dragons som stod för bogseringen. Platsen Orsa kan också kallas inlånad

Första dagen genomfördes 54 bogserstarter dock utan något tävlingsresultat. Den andra dagen blev likartad i väderhänseende. Därför beslutades att Balders Cup skulle genomföras.

Balders Cup är ett vandringspris som tilldelas bäste man ur Stockholmsklubb och tävlingen kombineras normalt med DM. Balder är ett mäklarbolag. Ägarnas namn är kända i hängflygkretsar: Björn Colliander och Rickard Jantoft.

Balders Cup genomfördes som enkel tidsflygning. Segrade gjorde Ralph Stålberg följd av Hans Backlund som m h t sin mindre erfarenhet gjorde en god prestation.

Eventuellt kommer vi att göra ett nytt försök att genomföra DM i höst. Meddelande går i så fall direkt till berörda klubbar.

Viktiga försök inför NM

En viktigt och intres-

Forts sid 25

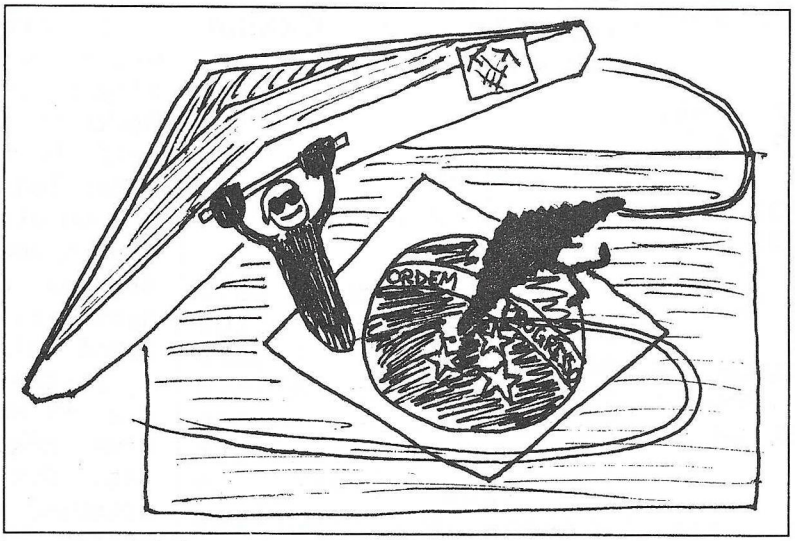
För-VM i Brasilien

Campeonato pre-Mundial, Governador Valadares, Brasil

Till Brasilien

Under hängflygsäsongen -89 snackades det ganska mycket om de kommande VM-arrangemangen i Brasilien. På tävlingar nere i Alperna kunde man träffa piloter som i lyriska ordalag beskrev -89 års tävling på den blivande VM-arenan. Dessa föriska locktoner fick fyra oförvägna piloter nämligen (Fredric Fex, Björn Kroglund, Christopher Vinge och undertecknad) från mer eller mindre arktiska delar av Sverige att anmäla sig till -90 års tävling, som alltså var att betrakta som för-VM inför -91 års världs mästerskap.

Efter en del förberedelsestrul (med flitig nationell och internationell telefon-, telefax- och brevtrafik) kom vi iväg med vingarna i bagaget. Flygbolagen verkar i den hårdnande konkurrensen mer och mer ovilliga att ta med hängglidare som bagage, så lita inte på några positiva förhandsbesked. Vi kunde hur som helst sammanstråla i Rio de Janeiro i slutet av februari. Nu vidtog en lustiger jakt- och fixarperiod där anskaffandet av en passande hyrbil med passande takräcke spelade huvudrollen. Brasilien har kraftiga importrestriktioner, vilket gör tullrestriktionerna lite komplicerade, men med utmärkt hjälp av Brasilianska hängflygförbundets representant fick vi in vingarna i landet utan större problem.



Alkohol

I Brasilien körs mer än hälften av bilarna på alkohol. Tyvärr var det under hela vår vistelse där svår brist på den varan (dock endast drivmedelsvarianten). Den finansiella stabiliteten i landet är det inte mycket bevänt med. Den magnifika inflationen nödvändiggör ideliga valutaväxlingar. I detta sammanhang fungerar Cash dollar bäst, resecheckar i dollar hyfsat och kreditkort inte alls.

Till vårt "lag" anslöt sig i Rio Håkan Salo från Finland. Tillsammans lyckades vi uppbringa en stackars inte ont anande Fiat kombi (alla bilar i Brasilien licenstillverkas i landet) som vi konstruerade ett takräcke till. En bidragande orsak till strulandet under denna första vecka var möjligen också den årligt återkommande lokala sedvänja som går under namnet "karneval".

Governor Valadares är en stad på kanske 100 000 invånare och belägen 30-40 mil från kusten i Minas Gerais-distriktet i sydöstra Brasilien. Landskapet är jämnt belagt med 200-300 m höga kullar, och i stadens omgivningar är vegetationen mest bestående av gräs. Gott om landningsfält alltså. Några kilometer utanför staden reser sig Monte Ibituruna (1100 m ASL). Från staden sträcker sig ett stjärnformigt vägnät, längs vilket i stort sett alla banor läggs. Starten sker från bergstoppen som är fri i alla riktningar.

Fyra startramper och fem andra starter garanterar att man kommer i luften i princip när man vill.

Perfekt väder

Under de nästan tre veckor vi var där var vädret perfekt för flygning varje dag. Enligt lokalbefolkningen var det alltid sådant väder vid denna årstiden (sensommar). Som på alla ställen tog det några dagar innan man vant sig vid ställets karaktäristika. Termiken var ofta lite klen (1-2 m/s) åtminstone på låg höjd och man fick ofta centrera om i blåsan. Å andra sidan var molnbasen god)ca 2000 m) och man kunde ta sig upp från väldigt låg höjd. Mitt rekord var flygning till molnbasen från finalinflygning 50 m över ett ovanligt vänligt sinnat majsfält.

Tävingarna

Första veckan ägnade vi åt friflygning. Tävlingarna inleddes sedan som sig bör med en söndagsparad genom staden.

5/3: Tävlingen inleddes med en triangelbana med mål i Governador. Björne drullade ur sista blåsan innan mål och kom "bara" nästan hem. Övriga svenskar landade ute.

6/3: Out-and-returnbana på 90 km. Björne i mål med 50 andra (en stor del av fältet gick i mål utom under 5/3). Fex 2 km kort. Jag och Stoffe landade vid turn point.

7/3: 76 km målflygning med turn point. Björne landade några km kort, övriga svenskar kring första turn point offer för ett elakartat blåhål.

8/3: Målflygning Caratinga aeroporto ca 110 km. Fex personligt rekord i kort flygning, 500 m, Björne några km kort, jag halvvägs.

9/3: 76 km målflygning med turn point. Jag kom i mål på en 38:e plats (speeden var poängmässigt mycket viktig) efter ett flyg med bra flyt, där man äntligen kunde känna att man lärt sig flyga "nya vingen". Fex utsattes återigen för det psykologiska traumat att landa några km kort. Björne landade vid första turn point tillsammans med Stoffe med trasig vario.

10/3: 96 km out-and-return målflygning. Vid det här laget hade jag "gotten my act together" och gick i mål trots klena och otroligt tättbefolkade blåsor i slutet, min vana trogen fantastiskt pinkenödig efter fyra timmar i luften. Övriga svenskar landade ute efter ungefär halva banan.

De 80 främsta gick efter dessa dagar vidare i en cut. Våra placeringar blev Björne 86, jag 87, Fex 106 och Stoffe några placeringar efter. Till vårt försvar kanske kan sägas att fältet verkligen var starkt. Alla eventuella världsmästaraspiranter var där. Visserligen är Governador ett lättfluget ställe, men en målgångsprocent på drygt 50 talar ändå sitt tydliga språk. Flygningen är att betrakta som "plattlands" där man går nästan uteslutande på molnformationerna och vi var alla överens om att vi lärt oss en hel del om den här typen av flygning.

Efterspelet

Sista veckan ägnades åt mer friflygning och allehanda luftburna fotosessioner. Flygsuget hade ingalunda gått över. Möjligen saknade man de nattliga lastbilstransporterna i månskenet med andra piloter när äntligen temperaturen var nere i mänskliga nivåer. Den officiella hämtningen hade fungerat så bra att vi nästan glömt bort Fiaten, men det var den nog inte ledsen över.Vägen upp till startplatsen var inget någon bil skulle önska sin värsta ovän.

Sista dagarna spenderades i Rio. Tyvärr regnade det. Mirakulöst nog klarnade vädret under min och Fex näst sista dag och vi fick tillfälle att, som Fex uttryckte det, "med vingen fullkletad med kameror" beflyga Sao Conrado i Rio.

Björne och Stoffe är i skrivande stund kvar i Brasilien. Det var väl inte med någon utpräglad hemlängtan som jag och Fex anträdde hemresan. Slutpunkten var dock värdig. Jag har aldrig kunnat flyga termik över strandremsan vid Hammar. Man får hoppas att man har vägarna förbi någon mer gång.

Jörgen Åstrand

Årsmötet 1990

Informationsrapport av Rolf Björkman

Årssmötet 1990 genomfördes 10 mars i Stockholm. 12 klubbar ställde upp. Man kan säga att mötet var relativt väl besökt jämförelsevis med tidigare år. Det väntades ju också stora förändringar i styrelsen och många motioner hade lämnats in. Något stormigt möte blev det emellertid inte. De flesta diskussioner slutade med en relativt enhetlig uppfattning.

Valen

Ordföranden Karl Axel Dahlberg, sekreteraren Gunilla Björkman, ultralättansvarige Robert Krockmar hade anmält att de inte ville förnya sina mandat. Ryktet sade att även den tävlingsansvarige Sune Bodin ville sluta. Till ny ordförande valdes enhälligt Björn Colliander. Rolf Björkman omvaldes på två år. Därutöver valdes som nya delegater på två år Anders Andersson, Kent Jensen och Gunnar Remer. Även Sune Bodin kom att väljas om efter viss egen tvekan. Valberedningen sade sig inte finna någon lämplig och villig kandidat till tävlingsposten. Sven Lindén och Hasse Johansson hade ett år kvar av sin mandatperiod.

Antalet styrelsemedlemmar kom alltså att öka med en vilket mötet godkände. Även suppleanternas antal ökade med en. Dessa blev Fredrik Fex, Peter Lütze och Pelle Wiklund. Valberedningen framgår av sid 2 i Hypoxia.

På styrelsemötet efter årsmötet framförde Sune Bodin åter sin tveksamhet inför ansvaret som sammanhållande för tävlingar och det framstod som klart att han egentligen ville slippa. Styrelsen organiserade sig så småningom utan Sune som avsade sig uppdraget. På sid 2 kan Du därför se Fredrik Fex som tävlingsansvarig trots att han formellt är suppleant. Han är emellertid ständigt adjungerad till styrelsen.

Motionerna var relativt många och relativt ingående i vissa fall. Här kommer ett sammandrag.

Motioner

Från Arjeplog: Införa lönebidragsanställd i sektionen. Tveksamheter framfördes. Styrelsen föreslog att motionen skulle avslås men att man i styrelsen skulle undersöka möjligheterna och överväga konsekvenserna. Så blev det.

Från Arjeplog: Arrangera SM enligt ett rullande schema mellan de fyra distrikten. Styrelsen tyckte att detta skulle accepteras om det fanns frivilliga arrangörer. Så tyckte årsmötet också.

Från Arjeplog: Tävlingsansvarig bör stöttas av distriktsansvariga hjälpredor. Styrelsen tillstyrkte och årsmötet beslutade så.

Från Arjeplog: Fastställa vad som krävs av rankingtävlingar. Styrelsen tillstyrkte och årsmötet tyckte lika. Visst rimligt remissförfarande skulle tillämpas. Man påpekade att även distansligans regler behövde ses över.

Från Arjeplog: Distriktstävlingar ges rankingstatus. På styrelsens rekommendation avslogs motionen.

Från Lidingö: Styrelsemedlemmar skall i Hypoxia lämna en redogörelse över vad som gjorts och vad som planeras göras. Styrelsen tyckte att även om förslaget är positivt kan man inte tvinga styrelsen eller enskilda medlemmar till detta. Rekommendera kan man emellertid. Så tyckte också årsmötet.

Från Lidingö: Att styrelsen årligen redovisar vad som verkligen gjorts enligt femårsplanen. Både styrelsen och årsmötet tyckte att samma beslut som togs i förra motionen skulle gälla.

Från Lidingö: Ettårsplanen görs konkret och mätbar mot målen. Styrelsen rekommender-

rade att acceptera motionstexten som en principinriktning vilket accepterades.

Från Lidingö: Att Hypoxia trycks på annat sätt främst för att säkra utgivningen. Motionen innehöll omfattande alternativa ekonomiska förslag. M h t att tryckningen nu ser ut att lösa sig föreslog styrelsen att motionen skulle avslås. Rolf redovisade efter vilka principer fasta datum för prestopp och utgivning skulle lösas. Årsmötet hade samma uppfattning som styrelsen.

Från Lidingö: Inrätta flygveckor för nybörjare som stöds av sektionen ekonomiskt. Omfattanded förslag till ekonomiska lösningar ingick i motionen. Styrelsen föreslog att man skulle acceptera motionens principer men låta finansieringsförslagen utgöra exempel. Här följde en omfattande diskussion som inte ledde till något resultat. När så någon delegat föreslog att man helt enkelt skulle avslå motionen köpte årsmötet detta utan en enda protest, vilket var något förvånande.

Efterdiskussion

Avgående styrelsemedlemmar avtackades och därefter följde en efterdiskussion med följande innehåll:

Försäkring av vingar: Resultatet blev att styrelsen lovade se över frågan och informera.

Hypoxia (igen): Det rådde delade meningar om satsning på kvalitet eller inte och vad som var viktigt. Sent inkommen motion som inte formellt kunde behandlas på årsmötet presenterades. Olika förslag till satsning på tryckning och lay out, däremot inte på innehållet, hade lämnats till red alla dock mer eller mindre kostsamma. En klar majoritet framhöll att nuvarande kvalitet var helt tillfyllest och såg det som oväsentligt att öka kvaliteten om kostnaderna ökade. För säkerhets skull kontrollerade ordföranden genom röstning att majoritetsintrycket var riktigt. Fasta utgivningstider var det viktigaste. Rolf framhöll det positiva i olika förslag som man ändå kan ta fasta på för fortsatt förbättring.

Styrelsen informerade sedan om kommande avgiftshöjningar 1991 och 1992. Läs om detta på annan plats i detta nummer, vilket är särskilt viktigt om Du tillhör en klubbstyrelse.

Rankingtävlingar och rankingsystemet kritiserades. Vårgårda HFK erbjöd sig att arbeta fram ett nytt förslag och motionera till kommande årsmöte.

Avgifter

Räkna med följande årsavgifter till FSF/H per medlem i klubbens planering: 1991 100 kr och 1992 120 kr.

FSF/H styrelse-möte

Den nya styrelsen 1990 gjorde en arbetsfördelning som framgår av sid 2 i Hypoxia. Då Sune Bodin ställt sin plats till förfogande beslutades att suppleanten Fredrik Fex skulle ständigt adjungeras till styrelsen och ges tävlingsansvar.

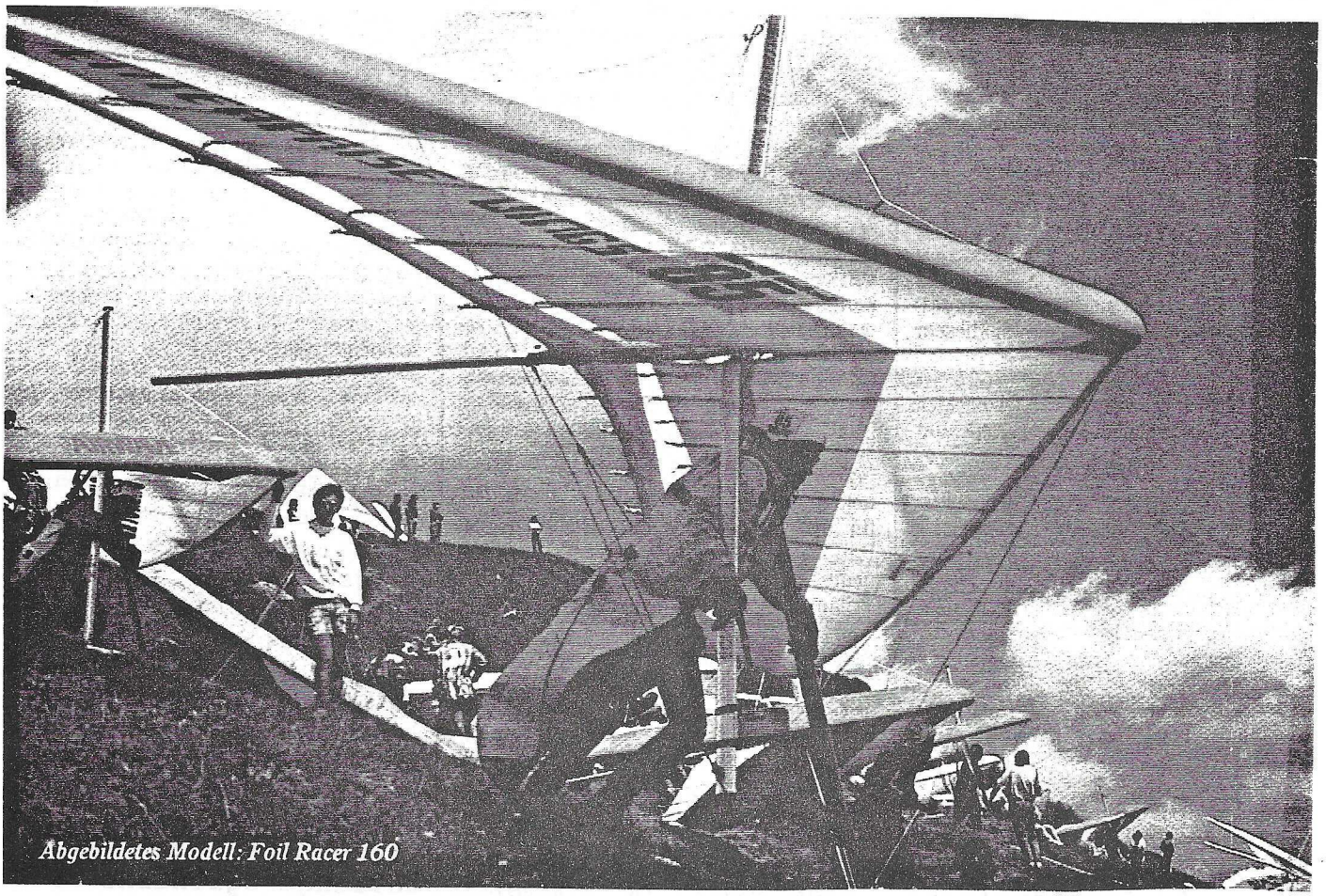
Tävlingsfrågan diskuterades särskilt och man beslutade att en grupp under Fredriks ledning skulle svara för tävlingsverksamheten. De fyra kom därmed också att representera de fyra tävlingsregionerna och svara för sitt område i enlighet med årsmötets önskemål. Fredrik svarar alltså för södra, Kent för mellersta, Anders för nedre norra och Gunnar för övre norra. De jobbar ihop i gemensamma tävlingsfrågor under Fredriks ledning. Därmed hoppas styrelsen ha satsat på tävlingsverksamheten.

Hasse skall se över XC-ligan och dess bestämmelser.

I övrigt har styrelsen lagt upp arbetet och ansvarsfördelningen för det kommande året. Du finner delar av resultatet på olika platser i Hypoxia.

Rolf Björkman

TYSKA TESTER



Abgebildetes Modell: Foil Racer 160

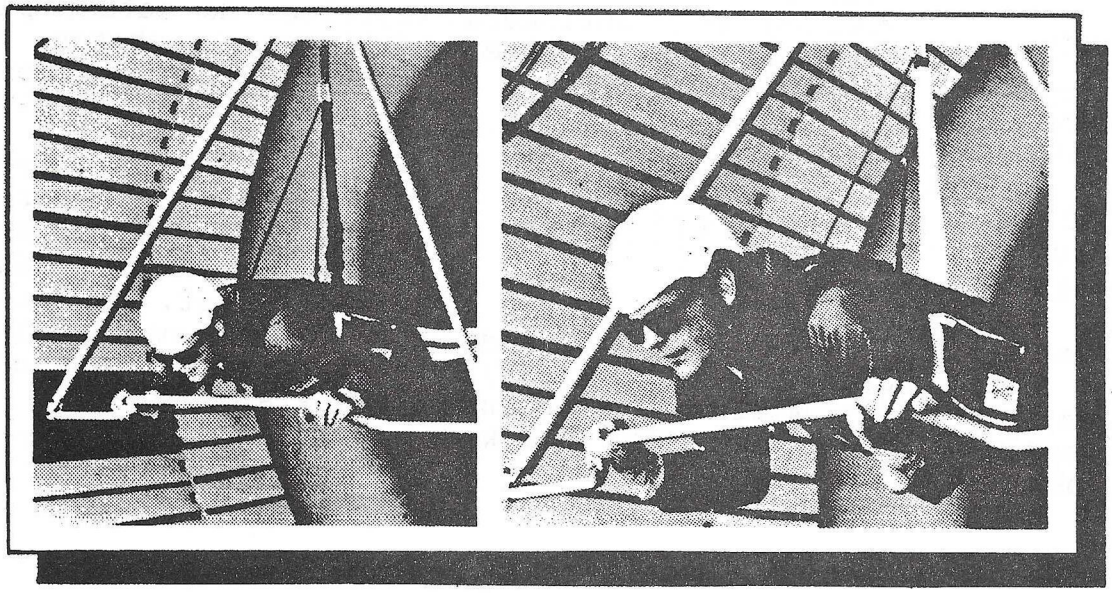
Prielers Racer-Sele

Vid vindtunneltest av selar i Stuttgart i Västtyskland uppenbarade sig en överraskande skillnad. Prielers Racer-Sele, som visade sig rätt aerodynamisk utformad och hade 10 % lägre motstånd än vanliga integralselar i rätt läge och fart 36-58 km, nådde 33 % lägre motstånd om man monterade ett aerodynamiskt utformat hölje över hängstroppen från krok till sele. Hela testet finns att läsa Drachenflieger nr 12/89.

Foil Racer 152 C

Exvärldsmästaren Rick Duncan flög i VM i Fiesch 1989 en förbättrad version av fabrikatet Enterprise med beteckningen Foil Racer 152 C.

Enterprise Wings har nått stora framgångar under de senaste åren. Ca 50 % av den australienska



marknaden har erövrats.

Racer 152 C ger ett solitt intryck. Nio lattor per sida spänner upp överseglet, tre halvlattor och fem raka lattor i underseglet. Dubbelseglet är på 80 %. Framkanten är av trilam och bakkanten förstärkt med kevlar. Seglet är av tjock dacron (5,5 uns) vilket märks på totalvikten.

All bearbetning har bedömts som över medel.

Flygegenskaperna beröms. Inga konstigheter förekommer. Först vid 100 km/tim börjar vingen gira något men är fortfarande lätt kontrollerbar.

Prestanda bedöms ligga i klass med andra högklassiga vingar på marknaden. Det högre priset (i Västtyskland) rättfärdigas av finishen över genomsnitt.

Tekniska data:

Segelyta	14 m²
Spännvidd	10,1 m
Sidoförhåll	7,3
Nosvinkel	130°
Dubbelsegel	80 %
Vikt u fodral*	36 kg
Långpackad	5,6 m
Kortpackad	4,1 m
Lattor	34
Pilotvikt	65-93 kg
Vmin**	32 km/t
Vnorm**	42 km/t
Vmax**	110 km/t
Pris	7000 DM
Gütesiegel under framt	

* Prototyp, i serieversion lättare
** Pilotvikt 73 kg

Detta är ett sammandrag av testresultat presenterat i Drachenflieger nr 10/89.

Hypoxia

Hypoxia kommer i fortsättningen ut 15/3, 15/6, 15/9 och 15/12. 5 veckor före är det presstopp, bergfast om jag inte ger annat tillstånd.

Annonser som inte kommit in i tid kan inte garanteras komma med.

Annonser måste beställas för varje nummer även om betalning har skett i förväg för flera.

Lämna underlag för verksamhet i tid så att den kommer med i rätt nummer.

Jag hoppas fastheten i detta skall vara till belåtenhet för alla.

Hjälp mig med underlag och bilder.

Kom ihåg att alltid ha en rapportansvarig för alla tävlingar. Detta måste ses till av den som arrangerar tävlingen.

Rolf Björkman

Annons-regler

Enkla radannonser är gratis. De skall på något sätt röra hängflyg eller ha intresse för hängflygare. De redigeras och endast strikta fakta tas med. Superlativer och bedömnigar tas i allmänhet bort.

Företagsannonser eller mer innehållsrika annonser tas in på betald plats. Endast tredjedelssidor kan utnyttjas. Fler tredjedelar kan sammansättas till 2/3 eller 3/3 = hel sida. Varje tredjedel kostar 200 kr. Orginalet skall kunna tryckas direkt. Foton och skuggade ytor kan bli otydliga eller dölja text. Dålig kontrast eller svärtningsgrad kan ge dåligt tryck.

Yttermåtten nedan får inte överskridas. Om så är fallet förminskas annonsen eller ges betald plats motsvarande nästa storleksgrad.

Max bredd är 180 mm.
Max höjd per 1/3 är 90 mm. Ram är inkl.

Eget tryck kan lämnas men skall då vara tryckt på 5 g papper. I annat fall tas den bara med om maxantalet sidor underskrids och viktsutrymmet m h t porto klaras. Eget blad kostar 1200 kr. Det häftas till Hypoxia som eftersida. Färdigtryckt sida sänds till redaktören före presstopp, vid pappersvikt över 5 g dock först efter samråd.

Pressopp är alltid 5 veckor före utgivningsdatum.

Betalning skall göras i förväg till FSF/H postgirokonto 91 29 93-3. Ange nr. Betalning gäller inte som beställning av annons eller förlängning av tidigare annons.

Annonser är en del av intresset för hängflygaren men betalar inte eget utrymme. Därför måste alla annonser vara av intresse för just hängflygare.

Rolf Björkman

Distansligan - Regler

Ansvarig Hasse Johansson

Då var det dags igen för en ny spännande säsong. Till i år har vi ändrat lite på reglerna. Sektionen har dessutom införskaffat en ståtlig buckla som varje års vinnare får sitt namn på. Pokalen är evigt vandrande.

Vem vinner i år? Blir det någon av de gamla mästarna Folke Wikberg, Anders Andersson eller Håkan Sundin? De har vunnit XC-ligan var sin gång i nämnd ordning, sedan den infördes 1987. Många "nya" piloter är på gång och har kompetens att flyga långt. Årets distansliga är en öppen historia som skall bli mycket intressant att följa.

Vem blir först att knäcka 200 km-spärren?

Lycka till!

Regler:

1. Start skall ske inom landets gränser.
2. All flygning skall ske enligt BCL.
3. Alla startsätt får användas. Vid bogsering av något slag räknas release-platsen som startställe.
4. Flygningar gjorda som godkända heat i rankingtävlingar räknas inte.
5. Distans mäts i rät linje från startplats till landningsplats.
6. Minsta distans är 10 km.
7. De fyra längsta flygningarna under perioden 1/1-30/9 räknas.
8. Vinnare blir den som har flest antal flugna km totalt på fyra flygningar.
9. Alla uppgifter skall lämnas på heder och samvete.

Rutiner:

1. Samtliga Häng III-piloter erhåller regler samt blanketter för XC-rapport innan säsongsstart.
2. Piloter som sänt in XC-rapport under säsongen samt klubbordföranden i samtliga klubbar erhåller information om inrapporterade distanser och aktuell ställning den 15:e i varje månad.

Rapportering:

1. Fyll i XC-rapporten fullständigt.
2. Sänd rapporten senast 10 dagar efter flugen distans till
   Hasse Johansson
   Backenv 10,
   902 50 Umeå.

Förtydliganden:

1. Alla piloter deltar utan kostnad.
2. Sent inkomna rapporter godkänns inte.
3. Resultatet på distansligan räknas som ett tävlingsheat i rankingligan (1:a=1000 p).
4. "Out & return-" och "triangelflygningar" samt flygningar gjorda med motorsele mottas gärna men deltar utom tävlan. (Något att ändra på till -91? Förslag mottas.)

Piloter som genomfört flygningar tidigare under året har erhållit möjligheter att sända rapport.

Strängnäs

All flygning är förbjuden på Strängnäs flygplats om inte skriftligt tillstånd erhållits av F 13 i Norrköping. Flygplatsen har missbrukats av hängflygare: utländska medborgare, fotografering, press, körning med bil utanför banan på gräs osv av häng- och skärmflygare utan tillstånd. Nu är allas tillstånd i fara.

Rolf Björkman

SKI-DOO CUP

HEMAVAN 30/4 - 1/5

Har ni hört talas om Alpin Delta-Ski ? Inte vi heller innan vi kom på vad vi skulle döpa denna nya gren till. Det hela är alltså en kombinationstävling i hängflyg och utförsåkning. Platsen för tävlingen-träffen var Hemavan, Västerbotten. Ett eldorado för skidåkare och allt mer populärt bland hängflygare.
1 + 1 = 3. Yes !
Lördagen var rena rama propagandan för sporten. Ett tio-femtontal hangade i timmar ovanför suktande wåffers. (Wåffer = Person som till hängflygare ofta ställer den intelligenta frågan: Varfördetför ?)

Första tävlingsdag var söndag och flygmomentet skulle avgöras. Flygdelen bestod av en stilla nerflygning med nästan 700 m fallhöjd, bombfällning samt pricklandning. Vädret var tyvärr inte på vår sida så vi beslöt att ägna dagen till skidmomentet. En korsning mellan special och storslalom med elektrisk tidtagning. Under träningen hade två favovoriter utskiljts : Magnus Lindberg, Skellefteå och Mikael Pettersson, Sundsvall. Vann gjorde dock oseedade Mats Gustavsson, Umeå, som visade en härlig tävlingsgnista. Tvåa resp trea kom ovannämnda. På fjärde plats hamnade en annan av favoriterna: Nisse Rasmusson, Umeå.

Så skulle flygdelen avgöras under måndagen. Tyvärr så ville det sig inte med vädret : lågt tak vilket innebar begränsningar i vindriktning. Efter många om och men kunde dock fönstret öppnas och heatet var igång. Det låg våg över Hemavan vilket gjorde det extremt turbulent på landningsfältet så heatet fick avbrytas efter sex startande.

Vi var alltså tvungen att använda oss av reservdagen, tisdag 1 maj. Även nu ställde vädergudarna till det för oss. Dålig sikt, snöblandat regn samt nollvind gjorde det så svårstartat att heatet och därmed hela tävlingen måste inställas. Man lottade ut placering i flygmomentet och därmed kunde en slutlig resultatlista göras. Pokalerna spararv i till ett annat år men resten av prisbordet med ett värde uppemot 10 000 kr fick alla tjugotvå tävlande plus funktionärer ta del av.

Sammanfattningsvis kan man säga att Ski-Doo Cup som ide var klart lyckad. Den kommer säkert igen redan nästa år och då förmodligen redan till påsk istället.

Hasse J

KM Umeå HFK

Det årliga klubbmästerskapet i Umeå av gjordes i år den 1 april.
Platsen var Tavelsjöns is några mil nordväst om Umeå. Skoterbogsering givetvis.Tävlingsmomenten var som vanligt bombkastning med efterföljande pricklandning.
Det hela skulle avgöras på två flygningar.Startfältet var lite tunnare än normalt men det mesta tydde på "giltig" frånvaro.
Hur gick det då ?
Jodå. Alla bombade och landade. Men några nybörjare som agerade åskådare såg en aning förskräckta ut. Ack så tvivelaktiga landningar i första heatet. Se men inte lära !
Var tävlingsivern för hög ?
Till andra ronden var flygningarna av en högre klass.
Dagen avslutades ,allt enligt reglerna, med en suverän middag med efterrätt och prisutdelning. Bakom mästerverket var Monica Oscarsson.
Heja !! Heja !!

Reultat KM Umeå HFK 900401

1. Hasse Johansson
2. Lars Oscarsson
3. Mats Gustavsson
4. Ulf Jacobsson
5. Mia Tillman
6. Lars Gunnarsson
7. Lennart Olofsson

H J

Slutfluget vid Gränna

Nu är all flygning från Brahehus vid Gränna stoppad, liksom landning på de flesta fält nedanför. Den som trotsar detta blir polisanmäld.
Vad beror nu detta på? Ett antal av våra kamrater inom sporten har tyvärr burit sig dumt åt och visat ovanligt dåligt omdö- me. Här följer en beskrivning av vad som ligger bakom. Låt det- ta bli en varning till Dig om Du känner Dig träffad av detta och till andra på andra platser i landet.

* Man har flugit över boskap och skrämt dessa så att lamm har dött av stress. Visselpipesignaler för att varna varandra har starkt bidragit.

* Man har landat på åkrar, ibland med säd. När lantbrukaren uppenbarat sig och med rätta varit indignerad har man bett honom "fara åt helvete".

* Man har kört in på fält med bilar.

* Man har haft husvagnar uppställda och som tack tömt toaletterna på marken.

* Sedan har man uppträtt allmänt tölpigt och trott sig felaktigt ha en massa rättigheter.

Detta dåliga uppträdande har nu fått sitt tråkiga efterspel. Sådant omdöme borde resultera i att man förlorar sin licens. Klubbar - håll efter sådant beteende!
Vad har vi då rätt och inte rätt till.

* Allemansrätten tillåter oss att vistas på den mark som vi får gå på. Om polisen bedömer det nödvändigt kan den hindra hängflyg.

* Allemansrätten tillåter inte fordonskörning på privata vägar, åkrar eller i terräng.

* Sådda åkrar får inte beträdas. Om man tvingas landa i sådd åker skall markägaren uppsökas och han bör erbjudas ersättning.

* Man får inte från luften skrämma boskap eller vara allmänt störande. Om boskap skräms och skador uppstår är man ersättningsskyldig. Om visselpipor används (vilket är ett oskick om det finns människor och djur i närheten) skall det inte vara störande för någon.

Härutöver är ett allmänt vänligt uppträdande en naturlig sak för oss hängflygare. Vi skall aldrig gå i svaromål och bli otrevliga även om vi anser oss dåligt bemötta. Oftast är det motparten som har rätt i grunden.
Nu kommer man att se skärmflygare över Brahehus. Vad har då de gjort som vi inte har. **De har gjort rätt!** De har tagit kontakt med markägaren och diskuterat villkoren för flygning. De har uppträtt på ett anständigt sätt. Dagen innan ringer de och och förvarnar om tänkt flygning.
Markägaren är inte den "elaka" typ som hängflygare tror. Skärmflygarna får all hjälp. Han har röjt startplatsen för att underlätta start. När han får förvarning flyttar han fåren så att de inte blir skrämda.
Den hängflygare som trots denna information flyger från Brahehus innan FSF/H ger klartecken visar på än sämre omdöme och är inte längre välkommen i vår krets.
Sista ordet är kanske inte sagt än. Lantbrukaren är troligen inte omöjlig men nu med rätta indigner- ad, förb-ad och ledsen.

NÄR SKALL VI LÄRA OSS?

Rolf Björkman

Samlade föreskrifter

Ingen ny ändring av **Samlade föreskrifter för hängflygning** har utgivits sedan föregående nummer av Hypoxia. Ändring nummer 1, 2 och 3 har tidigare publicerats i Hypoxia. Kontrollera att du har dem införda i Ditt kompendium.

Rolf Björkman

UL-HÖRNAN

Robert har slutat som ledamot i FSF/H styrelse och jag tar över hans ansvarsområde "Ultralätt-frågor". Jag vill tacka Robert för det arbete han lagt ner under ett antal år.

Jag tänker fortsätta med en UL-spalt i varje nummer av Hypoxia. Då min verbala förmåga inte är av Robbans kaliber hoppas jag att övriga med UL-intresse hjälper mig med bidrag osv.

Det har varit mycket turbulens inom UL-flyget de senaste åren. Jag hoppas att det lugnar ner sig och att vi får lite stadga i verksamheten.

Vissa saker kommer att kräva mycket arbete i framtiden. Ett område är trikebogsering. Där ingår jag i utprovningsgruppen. Då det inte finns några tekniska problem tror jag att reglerna kan vara klara under 1990 om "luftis" säger ja.

Ett annat område är regler och efterlevnad. Detta ser jag som ett stort problem. Det finns ännu Häng III-piloter som inte förstår eller inte accepterar de regler som gäller för UL-verksamheten. Ett nytt område är de s k motorselarna som dykt upp. Det säljs fler selar än det finns inregistrerade flygfarkoster och behöriga förare. Visst kan reglerna upplevas som konstiga och invecklade för en Häng III-pilot men detta beror mer på hans okunskap än på reglerna i sig.

Nu kommer jag inte att agera som någon slags polis, men det skulle vara bra om Ni som flyger utan cert eller inte har godkända flygfarkoster tänkte över vilka konsekvenser detta kan få för övriga piloter.

Flyg mycket, långt, högt eller lågt men framför allt säkert.

Ander Andersson

Döds-haveri

Ålleberg – nybörjare

En 20-årig hängflygare dödsstörtade på Ålleberg den 1 april. Han hade i år fått sitt Häng II.

Olyckan inträffade strax efter start då hängglidaren sjönk igenom och slog in i sluttnigen.

Vinden var vid tillfället relativt stark och byig och kom något från sidan. Om det var olämpligt för flygning just då har det rått delade meningar om. De från trakten anser så och de flög inte själva av den orsaken. Andra flög men de hade startat tidigare när förhållandena var bättre. Han sågs flyga för sakta, får ett kast som han häver men kommer då på kurs mot träden till vänster i backen. För att inte kollidera trycker han ut och svänger. Den högre vingen exponeras då för vinden över träden samtidigt som den lägre befinner sig i turbulensen i lä om träden. Vingen stiger kraftigt och svänger in i backen.

Haveriet är tämligen typenligt. Piloten är mycket duktig. Han tror sig om att kunna flyga i detta väder. Han är mycket angelägen och har sett andra i luften - MEN - han är nybörjare - bara Häng II.

Kanske detta är en av hängflygets största riskgrupper nämligen nybörjare som är duktiga och vet om det. Åtskilliga av våra haverier under åren har inträffat med just den gruppen.

Haveriet utreds av Statens Haverikommission.

Den lokala klubben har satt nya regler för flygning på Ålleberg. Häng I:or och II:or får bara flyga om lokal pilot ger tillstånd. De vet när det är lämpligt för flygning.

Rolf Björkman

Konferens

Scotten arrangerar hängflygkonferens (den som uteblev i jan) i Stockholm 1990-11-10-11. Boka tiden.

Scotten

Lärorik haverirapport

I förra numret av Hypoxia kunde vi rapportera om en olycka i samband med grundskolning vid bogsering. Statens Haverikommission har nu kommit med sin rapport. Här följer ett sammandrag av denna.

Sammandrag

Bogsering skedde efter snöskoter på is. När eleven nått 5-10 m höjd kom skotern ut på en isfläck och började slira. Med slack bogserlina svängde eleven. Samtidigt började skotern dra igen. När linan sträcktes förlorade eleven möjlighet att kontrollera hängglidaren och den slog i isen.

Eleven skadades allvarligt. En skallfraktur gjorde att eleven inte har något minne från olyckan. Hjälm användes och fungerade. Det var elevens fjärde start totalt.

Bidragande

Ett antal omständigheter bidrog till den allvarliga utgången av olyckan.

- Isen som enligt reglerna för grundskolning skall vara jämn och snötäckt var fläckvis snöfri och där hal.
- Veklänk användes inte. Enligt bogseranvisningarna skall veklänk alltid användas vid bogsering.
- Bridelinans nedre fästpunkt var vid tillfället fäst så att den löpte genom styrbygeln. Enligt anvisningarna skall linan fästas så att den löper under styrbygeln. Detta kan ha verkat hindrande vid försök att kontrollera hängglidaren.

Orsak

Som sannolik haverior-sak anger haverirapporten att frikoppling uteblev när draglinan sträcktes. Detta berodde i sin tur på att veklänk saknades. En bakomliggande orsak var att bogsering genomfördes på fläckvis hal is.

Haverikommissionen har inga rekommendationer att ge.

Erfarenheter

Så långt rapporten. Enligt vissa uppgifter har det bildats en praxis att inte använda veklänk vid korta linlängder. Detta har lurat den oerfarna instruktören att frångå en av våra grundläggande säkerhetsregler.

Händelsen visar rent allmänt vikten av att följa den rutin och de regler som finns och som grundar sig på erfarenhet.

Rolf Björkman

Nu i Sverige The Thermal Snooper

DIREKT FRÅN USA MED ENSAMRÄTT FÖR SVERIGE.

THE THERMAL SNOOPER ÄR EN TEMPERATURVARIO,
SOM SKALL KOMPLETERA DIN ORDINARIE VARIO,
DÅ DEN KÄNNER AV ETT BETYDLIGT STÖRRE OMRÅDE,
GÖR DET ATT DU LÄTTARE HITTAR BLÅSORNA.
DETTA + MÅNGA ANDRA FÖRDELAR GÖR ATT:
" SNOOPERN ÄR ETT MÅSTE "!!!!

SÄND KUPONGEN GENAST, SÅ SKICKAR VI EN THERMAL SNOOPER FÖR ENDAST 950:- INKL. POSTFÖRSKOTT OCH ETT ÅRS GARANTI.
DL-KONSULT AB BOX 150 84
104 65 STOCKHOLM
TEL: SVEN LINDEN **OBS! Nytt tel.nr 08-6698000**
KEEP ON SNOOPING !!!

Fyll bara i namn och adress så skickar vi T-S snarast!

_____st Thermal Snooper a´950:-

Namn .....

Adress .....

Postnr/Postadress .....

APCO Aviation Ltd.

TOTAL COMFORT:

- FRONT LOADING
- LOW DRAG
- LIGHT WEIGHT, LOW BULK
- FASHION STYLING FLUORESCENT COLOUR
- FRONT OR SIDE MOUNTED PARACHUTE
- HIGH QUALITY CORDURA CLOTH
- RADIO POCKET
- SIDE (GLOVE) POCKET
- 2 GIANT BALLAST AND X-C BAG POCKETS
- TWO CAR TYPE SAFETY BUCKLES
- IN FLIGHT PITCH CONTROL
- "H" - TYPE FRAME SUPPORT
- THREE SIZES
- ADJUSTABLE FRONT STRAPS
- TOW LOOPS
- PHOTO CAMERA ATTACHMENT

The right to change prices, specifications or equipment at any time without notice is reserved.

PRISER JUNI -90

ÄNGGLIDARE:	PRIS INKL. MOMS
ANTANA SRC 14 & 15 Tävling & XC	21,200 kr
ANTANA 165 Lättflugen högprest.	18,900 kr
IMBUS LIGHT DS Av.mellanst.15 o 17 m²	14,900 kr
IMBUS LIGHT II Mellanstadie, -"-	12,900 kr

ELAR:

ETSTREAM inkl.bag	3,800 kr
NTEGRAL inkl.bag	3,100 kr

ÄDDNINGSSKÄRMAR:

AYDAY RAPID HG -106 kg mittlina	3,300 kr
AYDAY LOPO -125 kg -"-	3,600 kr
LD -125 kg	3,400 kr

NSTRUMENT

FRO POCKET höjd o vario 7*8*6 cm	2,850 kr
FRO CUMULUS höjd,vario o barogr.	3,850 kr
AFROs alla övriga instrument	

ILLBEHÖR:

lektrisk VB , komplett med laddare, passar till le flesta hängglidarna på marknaden.	2,700 kr
TUBAI stålkrokar 5000 kg	130 kr
ogserreleaser KOCH, gutesiegeltestad	680 kr
RÖMER-Hjälmar, med hål för öronen	395 kr
VICK-SAFE delbara plasthjul, per par:	295 kr
vickpins	65 kr
Bygelben och andra reservdelar	

Alla priser inkl.MOMS och tull, fritt Falköping
Reservation för prisändringar.

SKANDINAVISK REPR. APCO AVIATION

PETERSONS SPORT AB
BERGSÄNGSVÄGEN 68
521 30 FALKÖPING
TEL. & FAX nr. 0515-11121

Du kan också köpa APCO:s prylar hos:

Anders Lindeborg, Arvidsjaur	0960-16041, 13095
Folke Wikberg, Are	0647-51111
Peter Albin, Sälen (skärmflyg)	010-528510
Conny Axberg, Kumla	019-72483
Alvar Svensson, Slutarp	0515-33637
Bennys Fallskärmsservice, Göteborg	0303-48864

Hängflygning Lanzarote

FORTSÄTTNINGSKURSER

TVÅVECKORSKURSER UNDER TIDEN 20 NOV - 20 DEC.
KURSERNAS SYFTE ÄR ATT LÄRA UT HANG - OCH TERMIKFLYGNING.
FÖR YTTARLIGARE INFORMATION KONTAKTA:

FOLKE WIKBERG, TEL 0647-51111 eller 010/505533
PETER WICANDER, TEL 0752-38972 eller 010/739029

Yta. 156 sqft (14,7 m2)
Nosvinkel 137 grader
Spännvidd 10,7m
A/R= 7,8

PRIS :
STANDARD 28000 sv KR
'TOP GUN' 29500 sv KR
alla priser ink. moms.

SENSOR 510E

EA M&M AB
BOX 77
82700 LJUSDAL
TEL 010604680

PRISTÄVLING.

Den som under 1990 sätter nytt nordiskt distansrekord med en Sensor 510 E får tillbaka 5.000 sv Kr av köpesumman.

DM Södra 1990 på Ålleberg

Dag 1,Lördag

Årets DM Södra inleddes med bra väder och fina utsikter för fortsatt goda förutsättningar. Vad som inte var så bra var deltagarantalet. Det inskränkte sig till 8 st varav 7 var från arrangörsklubben.

Nåväl, vinden låg rakt på med lagom styrka på västsidan. Dagens uppgift blev triangelbana. Först att starta var Bernt Svensson och sedan dröjde det lite drygt en timma innan alla hade startat och försvunnit ut mot den första brytpunkten.

Ingen lyckades dock ta sig runt eftersom vinden var starkare och termiken svagare än beräknat. Längst kom Tomas Peterson med Flemming Göransson tätt efter.Tomas flög 29 km och Flemming lika långt men mer ur färdriktningen och förlorade där 2 km.

Dag 2, Söndag

Dimman låg tät med en sikt på cirka 200 m. Prognosen lovade uppklarnande på eftermiddagen, så vi väntade.

Vid 2-tiden klarnade himmlen upp och solen tittade fram, men vinden låg ca 60 grader snett från sydväst och var hård vilket hindrade vinchning.Ingen flygning.

Dag 3, Måndag

Dagens uppgift avr triangelbana. Molnfri himmel med svag torrtermik gjorde att det blev svårflyget. Vinden var också hård .

Dom enda som försökte sig på sträckan var Robert Elmersson och Flemming. Dom flög cirka 10 km. Flemming gick därmed upp till ledning med Robert som tvåa.Resten av deltagarna landade på huvudlandningen.

Dag 4, Tisdag

Dagen bjöd på mycket varmt och soligt väder med torrtermik upp till 1500mm. Dagens uppgift bestämmdes till triangelbana på 31 km. Eftersom vinden var svag blev startmetoden vinchning. En extra vinch hade lånats in från Vårgårda vilket gjorde att det fanns tre vajrar att dra med. Piloterna behövde sällan vänta mer än 10 min på att få starta.

Magnus Johansson hade lite tur redan första draget och hittade en bubbla och kurvade sig skickligt upp och drog iväg mot första brytpunkten. Några mer försök fick Robert,Flemming och Leif Johansson göra innan dom kunde följa efter Magnus.

Men det skulle visa sig att ingen av dom andra skulle komma ikapp Magnus som hade verkligt bra "flyt" på vingen den här dagen. Tyvärr fick han ge sig ca 5 km från målet.

Flemming behöll dock första platsen och Robert sin andra, men Magnus klev upp två steg till tredje med sin avslutande flygning.

Avslutningsvis: Var fanns alla bra piloter från andra klubbar i södra Sverige? Vi frågar oss om det är värt jobbet att arrangera DM när uppslutningen är så dålig. Nästa år kör vi troligen enbart ett klubbmästerskap, eventuellt öppet, då detta DM ändå i stort sett blev en klubbtävling för Ikaros.

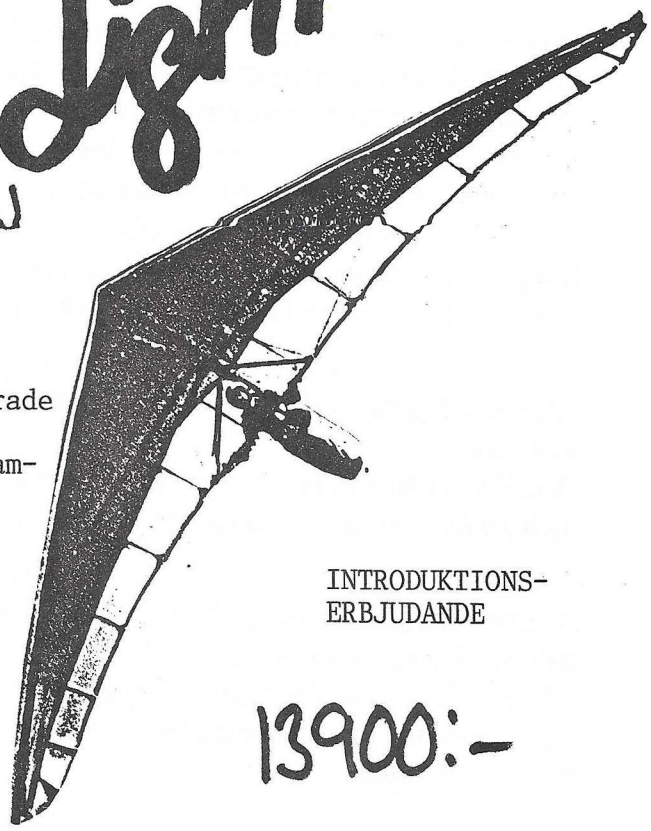
Resultat DM 1990

1. Flemming Göransson, Vårgårda HFK Lyftet, Tecma Colt
2. Robert Elmersson, Ikaros, Rumour
3. Magnus Johansson, Ikaros, Magic Kiss
4. LeifJohansson, Ikaros, Magic Kiss
5. Tomas Peterson, Ikaros, Santana SRC
6. Benny Kjellgren, Ikaros, Colibri
7. Bernt Svensson, Ikaros, Magic 4
8. Peter Dahlén, Magic 4 FR

Från APCO Aviation Ltd

ÅRETS NYHET!

MELLANSTADIEVINGEN Light



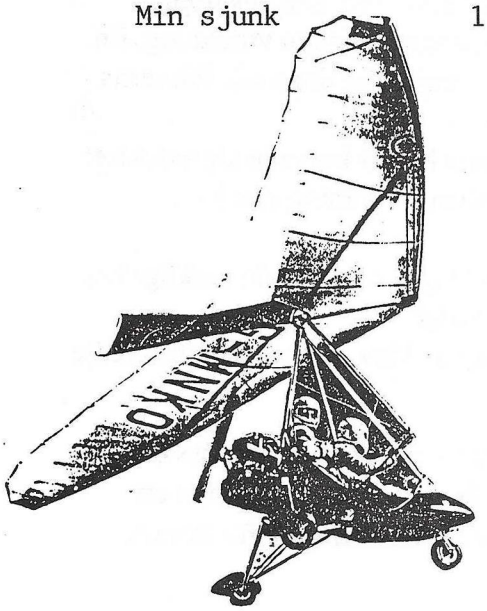
Med alla de goda och säkra egenskaper du kan kräva

* 65% dubbelsegel * Ingen kölficka
* Kölen inbyggd i dubbelseglet * Integrerade wash out stag * Airfoil bygelben med gummibakkant * Airfoil kingpost * Trilam-framkant och en mycket god finish.

LIGHT	160	180
Segelyta	15.2 m^2	17 m^2
Dubbelsegel	65%	65%
Span	9.7	10.3
A/R	6.25	6.25
Nos	120^0	120^0
Vikt	25 kg	27 kg
Max.belastn.	55-90 kg	65-110 kg
Stall	25 km	
Max fart	80 km +	
Min sjunk	1,0	

INTRODUKTIONS-ERBJUDANDE

13900:-



<u>SKYSPORT FLYGSKOLA</u> utbildning i både ULTRALÄTT KLASS A och hängflyg. För ultralätt utbildar vi både häng III och ej flygerfarna. Instruktörer och återförsäljare för både PEGASUS Q och mellanstadievingen LIGHT.

FLYGSPORT	SKYSPORT
Peter Wicander	Folke Wikberg
Valla Gård	St.Olavsv 16
148 00 ÖSMO	830 13 ÅRE
Tel 0752-38972	Tel 0647-51111
010-739029	010-505533

Pegasus

PEGASUS Q och XL

Sveriges mest sålda Trike. Säker, enkel att flyga och hög prestanda.

Levereras komplett, registrerad och flygklar.

<u>PRESTANDA Q</u>

* 2-sitsig, maxvikt förare+passagerare 180 kg. * Testlastad till 365 kg +6g -4g. * Stallfart 40 km/t.
* Cruise 100 km/t. * Maxfart 140 km/t. * Stigprestanda 1 pers. 305 m/min - 2 pers. 165 m/min.
* Motor Rotax 462, vattenkyld, 52 hk. * Bränsletank 47 liter. * Bränsleförbrukning 9 l/tim.

Importör: Swedish Skysport, St Olavs väg 16, 830 13 ÅRE, tel 0647-51111.

Hur mår din räddningsskärm?

Självdestruktivt tyg

Det här är ett problem som skärmtillverkarna inte tycker om att prata om. Det har varit en hel del tillbud med hoppskärmar sydda i F111 tyg. Vi har varit i kontakt med ett antal räddningsskärm tillverkare, de hävdar alla att det inte råder några problem, nu är det tyvärr så att sportskärmstillverkarna säger samma sak, och vissa har bevisligen problem.
Vill du vara säker, låt en fallskärmsverkstad göra regelbundna draghållfasthetstester på tyget. Vi anlitar Bennys fallskärmsservice i Göteborg.

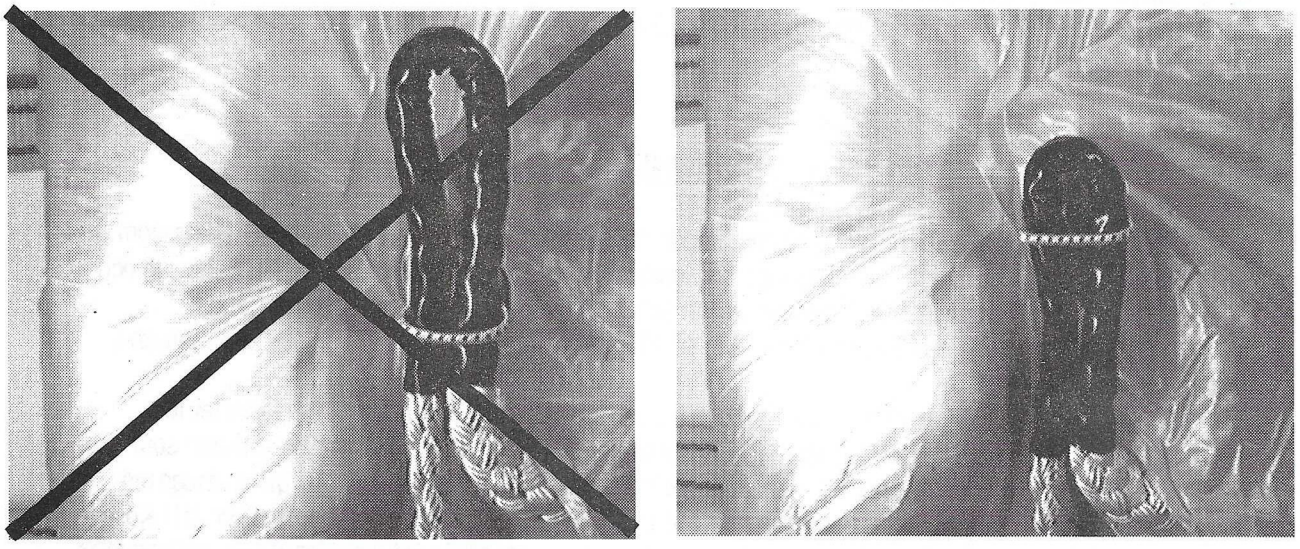
Saltvatten

Vet du att en fallskärm blir totalförstörd av saltvatten? Bestämmelserna för sportskärmar säger att får du saltvatten på den måste den omedelbart sköljas i sötvatten. Är skärmen inte rengjord inom 24 timmar måste den kasseras. Jag vet inte hur många piloter jag sett landa i havet vid hangflygning.
Har du salt i skärmen, kasta den på rätt ställe, i närmsta soptunna!

Solljus

Ok du har landat i havet och just sköljt ren skärmen med sötvatten, hur ska du torka den? Mörkt och torrt. Exponerar du skärmtyget för solljus blir tygets hållfasthet halverad på 24 timmar!

FEL **RÄTT**



Dras för mycket bridellina genom gummicorden kan den låsa bagen.

Gummisnoddar

När gummisnoddar blir gamla torkar de och blir spröda för att till sist helt enkelt gå av. När jag packade om en skärm för en tid sen, gick 3 stycken gummiband av innan jag ens fått bagen ur selen. Det blir en hel hög med bärlinor som fastnar i allt, inte bra. När du byter är rätt längd och kvalitet viktigt.

Bagförslutning

Det vanligaste bagförslutningssättet idag är att en gummicord löper genom alla flikar och sedan låses med bridellinan (bärremmen).
Det kan bli ett farligt fel här! Se bilder. Dras för mycket bridellina genom gummicorden kan den låsa bagen. (Det här har varit en anledning till att skärmar inte öppnat sig.)

Ompackning

Ju längre tid mellan ompackningarna ju längre tid tar öppningen.
Enligt Metamorfosi har nästan 50% av deras öppningar skett på under 100 meters höjd. Varje sekund är alltså mycket dyrbar.
Packa om regelbundet!

Johan Frank

Ändrade regler på Ålleberg

Efter olyckan på Ålleberg den 1/4 anser vi oss tvingade att införa Häng III för all flygning på berget. Vi godkänner att Häng I och II piloter flyger om de har fått tillstånd av en lokal instruktör eller lokal Häng III pilot som anser vädret lämpligt för aktuell pilot. Detta skall ske vid varje flygtillfälle.

Tyvärr verkar det som om piloter från andra klubbar, både erfarna och oerfarna, har svårt att bedöma när det är lämpligt att flyga här.

Detta bör i princip inte innebära några problem och hindra eller avskräcka någon från att åka till Ålleberg för att flyga. Det finns nästan alltid någon lokal pilot på berget när det är flygbart.

Se till att detta blir känt av dem som funderar på att resa till Falköping för att flyga.

Ålleberg HFK Ikaros

Från tävlingsansvarige

NY TÄVLINGSANSVARIG!

Vid styrelsemötet i månadsskiftet Mars-April bad Sune Bodin om att få avsäga sig sina uppgifter som tävlingsansvarig i FSF/H. I egenskap av suppleant blev jag tillfrågad om jag ville ta över Sunes ok, vilket jag accepterade. Rent formellt är jag fortfarande suppleant, eftersom styrelsens ledamöter endast kan väljas vid årsmötet, men det är alltså till mig ni ska vända er i fortsättningen om ni har frågor eller synpunkter rörande tävlingsverksamheten.

Det är inte min tanke att stanna på posten speciellt länge - man kan snarare se det som ett temporärt inhopp - då jag inte räknar med att i längden kunna ta mig den tid som en sådan här viktig uppgift naturligtvis erfordrar. Emellertid flyger jag för tillfället så beklämmande dåligt att jag ändå knappast kan komma i fråga för landslaget, så tidsschemat är inte lika pressat som vanligt.

De senaste åren har jag hunnit flyga en hel del tävlingar i olika länder, och skaffat mig erfarenheter som jag hoppas skall komma till nytta inom FSF/H. Däremot är väl mina föreningsmeriter tämligen blygsamma, så jag hoppas att ni kontaktar mig om ni tycker att jag missköter mina uppgifter!

OM INTERNATIONELLA TÄVLINGAR

När det gäller landslagsuttagningen så bestämdes det på styrelsemötet att denna skall ske genom att lagmedlemmarna utses av en tävlingsgrupp bstående av mig själv, Gunnar Remer, Kent Jensen och Anders Andersson. Detta innebär att de fyra distrikten har var sin representant i gruppen. Resultatet skall sedan delges Sven Lindén, som på så sätt får möjlighet att slå på stora trumman i händelse av t.ex anarki.

De tävlingar som i år är aktuella att skicka ett officiellt landslag till är: EM i Joguslavien, Nordiska samt World Masters i Kössen. Tävlingsgruppen har varit i kontakt med de piloter som kan komma i fråga för Nordiska och EM (beroende på tidigare tävlingsresultat), slutgitig uttagning kommer att meddelas de aktuella personerna i god tid före respektive tävling. Aspiranter till Kössen ombedes kontakta mig. Övriga piloter som är intresserade av att tävla internationellt är välkommna att tala med någon i tävlingsgruppen, som ger tips och uppmuntran.

OM NATIONELLA TÄVLINGAR

Många här i landet delar säkert min uppfattning att tävlingsverksamheten här i landet är undermålig. (Jasså?) Vi behöver fler tävlingar i Sverige, dels för att öka bredden bland tävlingspiloterna, dels för att få ett bättre underlag för landslagsuttagningen. Ett stort antal tävlingsdagar fördelade jämnt, både geografiskt och i tid, bör öka intresset för hängflyget som tävlingsgren och samtidigt ge ett större förtroende för rankinglistan.

- Viktiga men knappast revulutionerande synpunkter den där Flex kommer med, det har ju faktiskt provats förr utan någon nämnvärd succé, grymtar ni naturligtvis nu. Förvisso har ni rätt - initiativet har tagits förr men allt rann ut i sanden. Varför det då? Jo, därför att arbetet med att få en tävlingsverksamhet värd namnet att fungera är så stort att en eller ett par personer omöjligt kan utföra det. Det måste alltså till någon form av delegering för att karusellen skall börja snurra. Så här har jag tänkt att det skall gå till:

Varje distrikt skall arrangera två tävlingar varje år. Dessa skall ha en längd av två till fyra dagar. Två av tävlingarna slås samman och kallas SM. Det är klubbarna ute i landet som ansvarar för att tävlingarna genomförs men samordningen/planeringen sker genom respektive tävlingsansvarig inom distriktet (denne/denna kommer att ta kontakt med sina klubbar under sensommaren). I början av hösten träffas tävlingsgruppen och fastställer tävlingsschemat för nästkommande säsong, varvid hänsyn tas till de större internationella evenemangen.

Mindre klubbar kan, om man så önskar, samarbeta med sina kolleger i distriktet, och klubbar som inte anser sig kunna anordna tävling hemma kan snegla på grannarna. (Varför inte Norge?)

Det finns klubbar, där ingen syssler med tävlingsverksamhet, kanske därför att man inte anser sig ha kompetensen eller för att man helt enkelt inte är intresserad. Att kräva att dessa ska stå för arrangemang är orimligt, men nog finns det väl tillräckligt med tävlingsintresserade klubbar kvar för att arbetsbelastningen inte ska stoppa oss?

Ett viktigt kriterium för att en tävling skall bli lyckad är att man ser till att kunna få många piloter i luften på relativt kort tid.

Ett annat viktigt kriterium är att någon betalar kalaset. Finansiering är emellertid inte min starka sida, så jag får istället be er vända er till ert lokala multinationella bolag och be om pengar! (Tävlingsdeltagarna kan säkert också bidraga.)

Om man är osäker på hur man går till väga för att organisera en tävling, eller har andra frågor, kontaktar man sin distriktsrepresentant, men börja fundera redan nu!

Det finns garanterat minst en lösning på alla problem, det är snarare en fråga om en bristande vilja om vi misslyckas. Så om tävlingssystemet inte fungerar nästa säsong, så är det vårt eget fel!

Vänliga flyghälsningar Fex

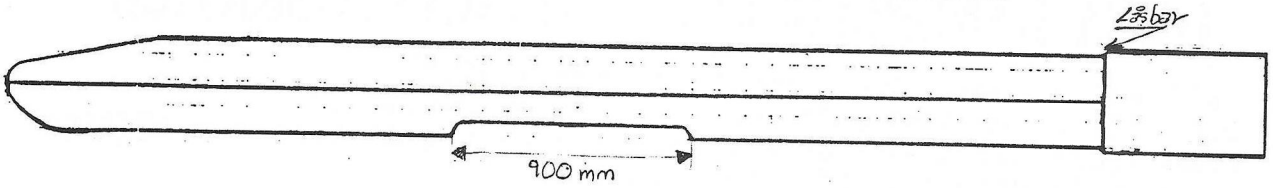
Adress:
Fredric Fex
Harastolsv. 12
260 42 Mölle

Tel. 042-47651
046-128349

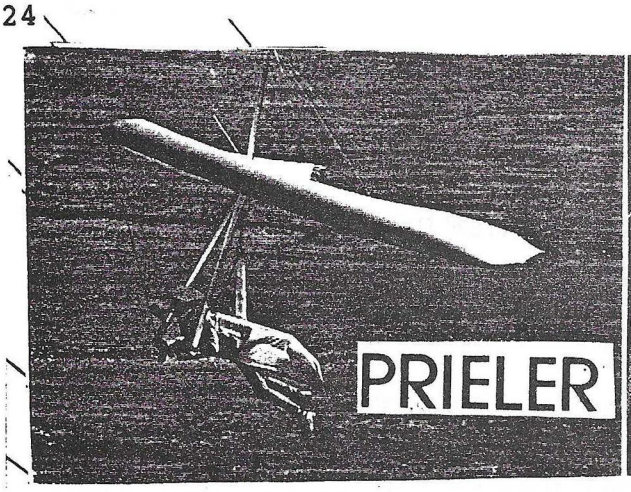
TÄVLINGSKALENDER -90

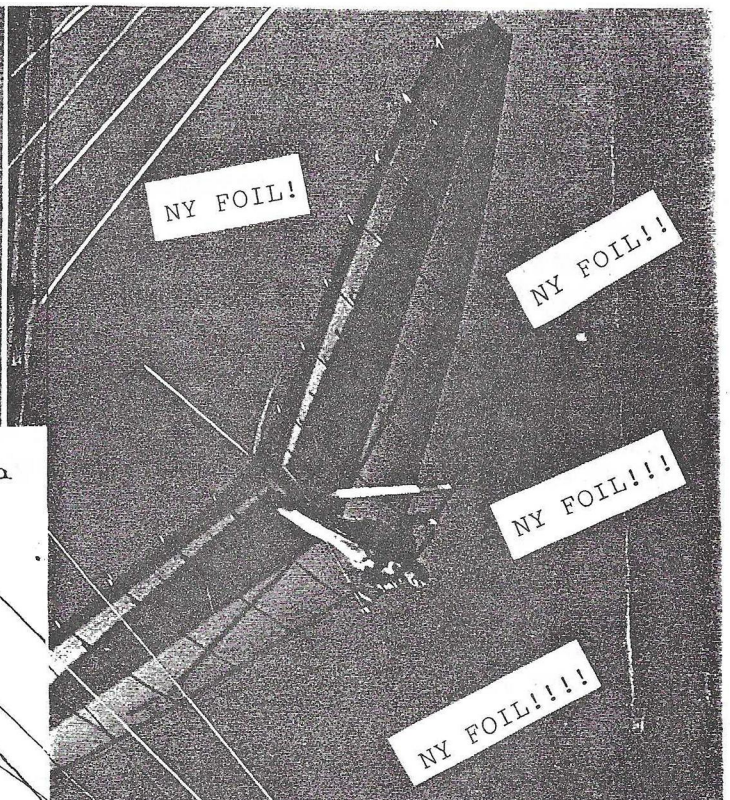
TÄVLING	PLATS	DATUM	ARRANGÖR/KONTAKTA
Nordiska	Orsa Airport	9-16/6	Lidingö DV/DalaDrag
World Masters	Kössen	9-16/6	1:st Tyrolian Kiting Club
SM	Dundret	24/5-4/6	Dundret HFK
Europeiska	Kranjska Gora	21/6-8/7	
Midnight Sun Cup	Galtis	22-24/6	Arjeplog HFK
Tyska mästerskapen	Tegelberg	9-15/6	D08021-8181
Seniortävling	Spittal/Österrike	29/7-5/8	D06074-24120
Int. Wildkogel Pokal	Bramberg/Österrike	4-5/8	A06566/365

TAKBOX FÖR HANGGLIDER



ÖPPNING BAK, MÅTT Ø 355 mm, L= 4300 - 4700 mm
Pris 2850 kr
Beställning genom
Kent Sturk
Box 196, 980 21 Jukkasjärvi
Tel 0980-820 33, 010-59 82 95





Racer Competition

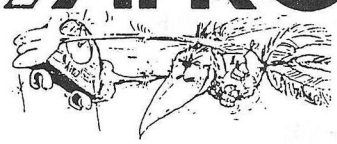
Frontinsteg
Ryggram av aluminiumrör
Variabel vinkel på fotplatta
Variabel liggvinkel under flygning
Längd på hängstropp justerbar
Stubai femtonskrok m.m.

Uvex integral och aerodyn hjälmar

Tyska säkerhetsfluckar

Fallskärmar m.m.

AFRO Fluginstrument



ULF BOLUMLID
GARPEGÅRDEN
52100 FALKÖPING
TEL 0500 15110 91395

FOIL Enterprise Wings.

NY FOIL 152C COMBAT
Kom hit och provflyg!

UMEÅ HÄNGFLYGSKOLA, HÄNGFLYGSERVICE

Till salu: Tecma Colt, Boomerang och Medium
Beg till salu: Tecma Colt 14 samt Tecma Medium 17
Demovingar finns för provflygning. Ring mig så fort som möjligt om Du vill boka tid för provflygning

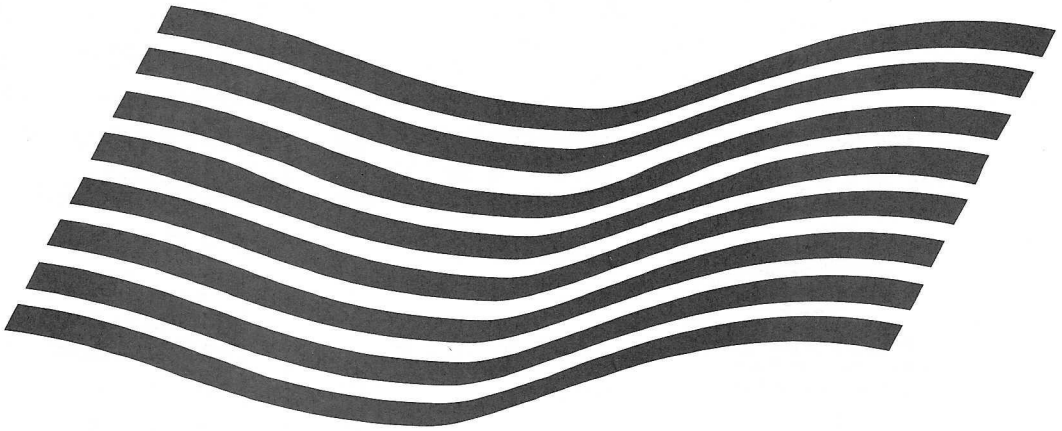
Övrigt till salu: Flyginstrument, Selar, Fallskärmar, Stålkrokar, Reservdelar m.m.

Endast kvalitetsprodukter

Tecma, Airwave, Air-bulle, Mast-air, Metamofosi och F.F.E.

Dennis Larsson
Mariehemsv.37 D, 902 36 Umeå. Tel 090-12 60 10

VARNING: ANNONSSIDA



AIRWAVE GLIDERS

No. 1 in every Class

Magic KISS
Magic Six
Magic IV
Calypso

MBC Scandinavia AB, Viken / Annons Juni 90-1972-03

AF AIR
AASTRAND & FRANK AIR AB

AFAIR
Aastrand & Frank Air AB
Box 7131
250 07 HELSINGBORG
042-13 24 00 • 010-42 98 60

VINGAR

AIRWAVE GLIDERS

Kiss, 154, 144	25.900
Magic 6, 154	24.000
Magic IV, 133, 155, 166, 177	22.000
Calypso, 160	16.900

Rabatt vid förköp:
10% vid förskottsbetalning 60 dagar!

KÖPES:
Magic IV beg i gott skick. Övriga vingar tas i byte.

TECMA SPORT

Boomerang	
14, 15	23.000
Colt	
13, 14, 15	23.000
Medium Tandem	
21	15.500
Medium	
13, 15, 17	13.500
Spiral Ecole	
16, 18	8.900

SELAR

AIRWAVE

Race	3.900

AIR BULLE

Hard Top	4.800
Stratus	2.900
Coupe stirrup	
med container	1.600
utan container	1.300
Ecole Skolsele	550

SKÄRMAR

Metarmofosi	3.500
Free Flight	2.700
med container	2.900

HJÄLMAR

Aerodyne, flera färger S, M, L, XL	950
Pro Tec, alla färger S, M, L, XL	425

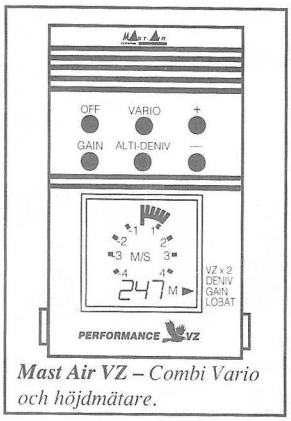
Instrument

BALL

M20 Vario	1.900
651 Vario Höjdmät	4.300
652 Vario Höjd Hast	DYR

Instrument

MAST AIR



Mast Air VZ – Combi Vario och höjdmätare.

Mast Air VZ Combi Vario, Höjd	2.900

BARIGO

Höjdmätare analog	685

KROKAR

Stubai stål 5 ton	140
Clog Twistlock 2,8 ton	100
Contat 2,8 ton	80

P-pins

15, 22, 33 pch 36mm	50
50 och 70 mm	60
Låsbricka rostfritt stål	10

Hangloops

Alla längder	70

T-shirts

Magic KISS
Magic IV
Calypso
Tecma
olika modeller 80–130

Sweatshirt

Airwave	300

Flygoverall

SKY-GOD
Fallskärmsoverall
för vinterhoppning
himla bra att flyga i 1.600

ÖVRIGT

Pitchar	600
XC-FODRAL	
med dragkedja	380
utan dragkedja	240
Fluckar, 2 mod	390
Hjul	280
Handfairings	400
Kartfodral	250
Bygelben, Speedbars, mm mm.	

VERKSTAN

Vill du få din vinge komplett genomgången, provflugen och intrimmad?
Vi kollar segel, rör, bultar, vajrar och reparerar det som behövs.
Prisexempel ompackning räddningskärm: 1 Stor Stark.

AIRWAVE's NYA FÄRGER!

Leveranstid för standardfärger är ca 2 månader. Givetvis kan du även få dina egna specialfärger sydda mot en något längre leveranstid. Vi har dock lite på lager här hemma, så har du tur kan du få din vinge bums.

KISS/MAGIC 6

Huvudsegel	Vingframkant	Chevron	Dubbelsegel
White	Fluo Pink	Yellow	Turquoise & Fluo Pink Stripe
White	Dk Blue	Fluo Pink	Turquoise & Fluo Pink Stripe
White	Dk Blue	Turquoise	Fluo Pink & Dk Blue Stripe
White	Fluo Yellow	Dk Blue	Fluo Pink & Dk Blue Stripe
White	Fluo Yellow	Purple	Fluo Pink & Grey Stripe
White	Fluo Orange	Apple Green	Fluo Yellow & Fluo Pink Stripe
White	Fluo Yellow	Fluo Orange	Mid Blue
White	Dk Blue	Fluo Pink	Grey
White	Fluo Yellow	Fluo Pink	Apple Green
White	Fluo Pink	Fluo Yellow	Dk Blue

CALYPSO

Huvudsegel	Vingframkant	Chevron	Dubbelsegel
White	Dk Blue	Fluo Pink	Mid Blue
White	Turquoise	Gold	Red
White	Dk Blue	Fluo Yellow	Fluo Pink
White	Black	Fluo Orange	Mid Blue
White	Fluo Pink	Gold	Turquoise
White	Dk Blue	Light Blue	Rainbow
White	Purple	Magenta	Fluo Pink
White	Purple	Fluo Pink	Turquoise
White	Dk Blue	Fluo Yellow	Fluo Orange
White	Red	Fluo Yellow	Rainbow

Köp gamla Hypoxia

Restexemplar av tidigare nummer av Hypoxia finns i varierande antal av nummer 6 t o m 33. Sänd på enklaste sätt sedel, check, frimärken eller sätt in på mitt privata postgirokonto 91 22 81-3 10 kr per önskat ex. Glöm inte adress!

Rolf Björkman, Backlöksv 103, 162 43 Vällingby

Kalendern

Gäller 1990-07-01--1991-06-31

Nästa kalender gäller 1991 i sin helhet och presenteras i Hypoxia nr 36. Lämna underlag i tid.

EM Krajska Gora	1990-06-21--07-08
Gällivarehänget	1990-06-30--07-08
Seniortävl Spittal, Österr	1990-07-29--08-05
Int Wildkogel Pokal, Österr	1990-08-04--05
Sista dag inlämn Hypoxia 35	1990-08-10
Utgivning av Hypoxia nr 35	1990-09-14
Sista dag inlämn Hypoxia 36	1990-11-09
Hängflygkonferens, Stockholm	1990-11-10--11
Repkurs instrukt, Stockholm	1990-12-08--09
Utgivning av Hypoxia nr 36	1990-12-14
Sista dag inlämn Hypoxia 37	1991-02-08
Motioner till årsmöte inne	1991-02-15
Sista betdag årsavg FSF/H	1991-03-09
FSF/H årsmöte	1991-03-15
Utgivning av Hypoxia nr 37	1991-03-15
Sista dag årsrap o avgift RF	1991-05-01
Sista dag inlämn Hypoxia 38	1991-05-10
Utgivning av Hypoxia nr 38	1991-06-14
SM 1991	1991-??
DM 1991, 4 st distrikt	1991-??
Övriga tävlingar 1991	1991-??

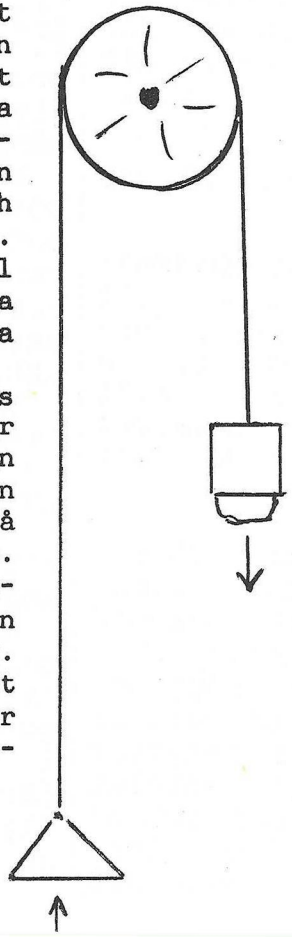
Kalendern sammanställd av Rolf Björkman

forts från sid 5

sant försök genomfördes. Vid bogsering användes **vändhjul**. Bogerlinan löpte alltså från hängglidaren via ett hjul vid fältets slut till bogserfordonet. Detta startade intill vändhjulet och körde mot hängglidaren. När piloten releasat kunde fordonet öka hastigheten och stoppa vid hängglidarens startpunkt. Där kopplades linan loss från fordonet och över till nästa pilot. Fordonet återvände till svänghjulet för att dra nästa men nu från andra ändan av linan.

På detta sätt sparades tiden och slitaget för återbogsering av linan efter varje start. Tiden mellan varje start kan på hållas nere till 5 min. Detta torde vara en förutsättning för att klara en stortävling med bogsering. Dessutom nås fördelen att bogserfordonsföraren ser hängglidaren vid bogseringen.

Rolf Björkman



Återförsäljarträff

Sveriges första hängflygmässa ?
Ett drygt fyrtiotal piloter samlades helgen 3-4 februari i Tavelsjö, Umeå. Man skoterbogserade och provflög massor av vingar och selar. Rikets samtliga "officiella" dealers av hängflygutrustning var skriftligen inbjudna. Några fick dock tyvärr lämna återbud sedan det framkommit att Umeå inte ligger mitt i Sverige. (Bara nästan !)
KOM gjorde dock hela fyra företag från Åre-Östersund i söder till Arjeplog i norr.

Träffen blev mycket lyckad trots att både väder och skoterföre kunde varit bättre. Vingar testades och en hel del affärer gick i lås.
Många menade att den här typen av träffar behövs både för flygare och försäljare.

Hasse J

Vem är vem i styrelsen

Del av styrelsen presenterar sig

Björn Colliander

Vår nye ordförande, foto, se förstasidan, 50 år, aktiv sedan -84, Häng III nr 662, ca 110 flygtimmar och 300 starter, plats 11 på rankinglistan.

Jag tackar för förtroendet att ha blivit vald till ordförande i FSF/H med dess ca 1000 medlemmar spridda över hela Sverige. Jag vet att Ni ställer krav på och har stora förväntningar på Er ordförande, detta med all rätt. Min ambition är att försöka leva upp till dessa, men utan en bra styrele i övrigt blir det svårt , t o m omöjligt, att få något uträttat. Vi har en bra styrelse (se sid 2). De olika representanterna är ansvariga för olika verksamhetsgrenar och de kommer att fungera effektivare om du kontaktar respektive när Du har något på hjärtat - både idéer och kritik.

Min målsättning är att tillsammans med styrelsen genomföra (sjösätta) redan tidigare fattade beslut, vilka av en eller annan anledning inte blivit genomförda. Vidare önskar jag att vi kan:

· kartlägga lämpliga startplatser i landet. Uppmuntra klubbar i respektive område att antingen med kommunens hjälp och/eller själva uppföra startramper + bereda lämplig landningsplats. Det bör också sättas upp skyltar med information, både för oss själva och för allmänheten.

· stötta Häng I och II fram till Häng III-licens genom bl a en större bredd på tränings- och tävlingsverksamheten. I dag faller majoriteten bort av dem som visat intresse för sporten redan innan de erhållit Häng III. Kom gärna med synpunkter på hur vi skall bibehålla "bjäbbarnas" intresse. Kommer de bara "över tröskeln" är de fast för livet i denna underbara upplevelse att sväva fritt som fågeln!

· höja statusen.

· höja säkerheten.

· öka diciplinen. Bl a genom att anmäla i tid sitt deltagande i olika evenemang får arrangörerna chans att planera de olika aktiviteterna.

· skapa positiv PR för sporten.

· utse Pressombudsman och se till att massmedia hålls informerad genom bl a pressreleaser. Allt för att öka kunskapen och respekten för vår sport.

Beträffande säkerheten så har utvecklingen varit oerhörd snabb från gamla lakan till dagens högprestandavingar på bara 15 år! Det som bekymrar mig är att antalet olycksfall med ibland dödlig utgång inte minskar. Vad kan det bero på? Är det fel på vårt utbildningssystem? Jämför man med vårt broderland Norge så ligger Sverige illa till. Vi i styrelsen är tacksamma för synpunkter på hur vi skall höja säkerheten.

Till slut önskar jag Er alla en bra säsong -90 med många timmars upplevelser i det blå och på marken glädjas åt den fina kamratskap vi har!

Rolf Björkman

Flyga har alltid varit mitt liv. Jag har det som yrke och flyger fortfarande "Jaktviggen" då och då. Utbildning har varit en viktig del. Eftersom jag varit flyglärare också har väl min plats i styrelsen blivit naturlig. Med 33 års flygning bakom mig har det hunnit bli ca 6500 flygtimmar inklusive hängflygtiden.

Min hängflygkarriär började 1975. I stort sedan starten har jag varit med i styrelsen och där byggt upp nuvarande regel- och utbildnigssystem.

Under de senasste 10 åren har hustru Gunilla varit en viktig del av hela mitt liv inklusive hängflyget. När jag inte flyger seglar jag gärna.

Min ambition när det gäller hängflyget har alltid varit och kommer att förbli att i första hand verka för att möjliggöra flygning för oss alla nu och i framtiden. I

den andan kom regelverket till, då mot mångas vilja. Nu kämpar jag delvis för att det inte skall skärpas.

Den viktigaste delen i all utbildning är attityderna till flygning, säkerhet och utbildning. Detta har jag särskilt jobbat med de senaste åren och avser fortsätta med. Här har vi nått ganska långt jämfört med läget för 10 år sedan men ännu har vi en bit kvar. Du ser exempel på brister på detta område på flera ställen i denna Hypoxia: haveribeskrivningar, uppträdande mot allmänheten osv. Våra största fiender är de av oss själva som inte har de rätta attityderna. De måste känna trycket från oss andra för att ändring skall ske.

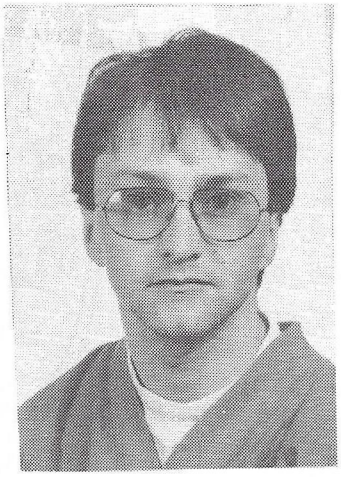
Det näst viktigaste området är att ge våra nybörjare en fortsatt stöttning. På annat håll i detta nummer finns en del av min strävan att hjälpa till: en uppmaning till alla instruktörer som resulterat i en diger meny för nybörjaren som vill ha hjälp till en fortsättning.

Enligt egen och särskilt Gunillas uppfattning lägger jag ner (för) mycket tid på hängflyg. En stor del av den tiden kan nog kallas ideell. Varför? Säg det, men det känns positivt!

Gunnar Remer

Hej på Er!

Jag heter Gunnar Remer och är 27 år. Flyger sedan 1985 och är intresserad av människor, natur, resor, äventyr och lite smått o gott.



Jag har jobbat aktivt för hängflyget i den norra delen och även använt ordbehandlaren flitigt. Förutom Hypoxia så är det tidningar som Drachenflieger, Skywings, Cross-Country och l´Aquilone som får material. Nu sitter jag i styrelsen och ansvarar för informationsfrågor och biträder i tävlingsgruppen.

Jag jobbar konkret för att inrätta en lönebidragsanställning i FSF/H och jag håller även på med extern info-material. Det tävlas för lite i landet, tycker jag. Det är ju flygSPORT vi håller på med. Har Du funderingar och åsikter så går det bra att kontakta mig. Långa saker bör Du skriva om, annars ringer Du.

Anders Andersson

Född i Ljusdal -62, ogift med okänd bostadsort. Arbetar som ingenjör och konsult vid ÅF-IPK Sundsvall.

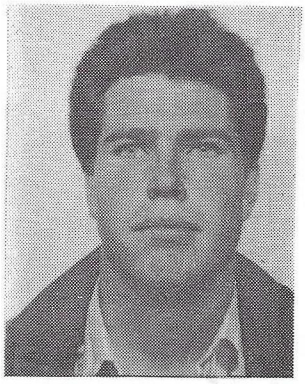
Häng I -82, tävlat sedan -84 och totalt ca 800 flygtimmar. Deltagit i VM -85, -88 och -89. Ul cert sedan -88 med 65 timmar. Bogserförare vid utprovning av "trikebogsering". Segelcert sedan hösten -89 och 35 timmar i luften.

Erfarenhet i föreningslivet som sekreterare i Sundsvalls Hänggäng sedan -87.

Åsikter om arbetet i FSF/H styrelse: Efter så lång tid i hängflygkretsar känns det rätt att försöka sig på ett uppdrag i styrelsen.

Hasse Johansson

26 årig skogsinspektor som flugit sedan -85 med 100 timmar i



luften. Främsta meriterna är DM 1:a -88 och -89.

Övriga intressen är jakt, fiske och övrig idrott.

Övriga styrelsemedlemmar presenterar sig efterhand i kommande nummer.

Red

Ultralätt

Det är inte längre tillåtet att flyga ulflygplan på segelflygcert. Du Som har Häng III och segelflygcert är alltså inte längre behörig ul-pilot.

Rolf

VÅRT EMBLEM!

FSF/H emblem

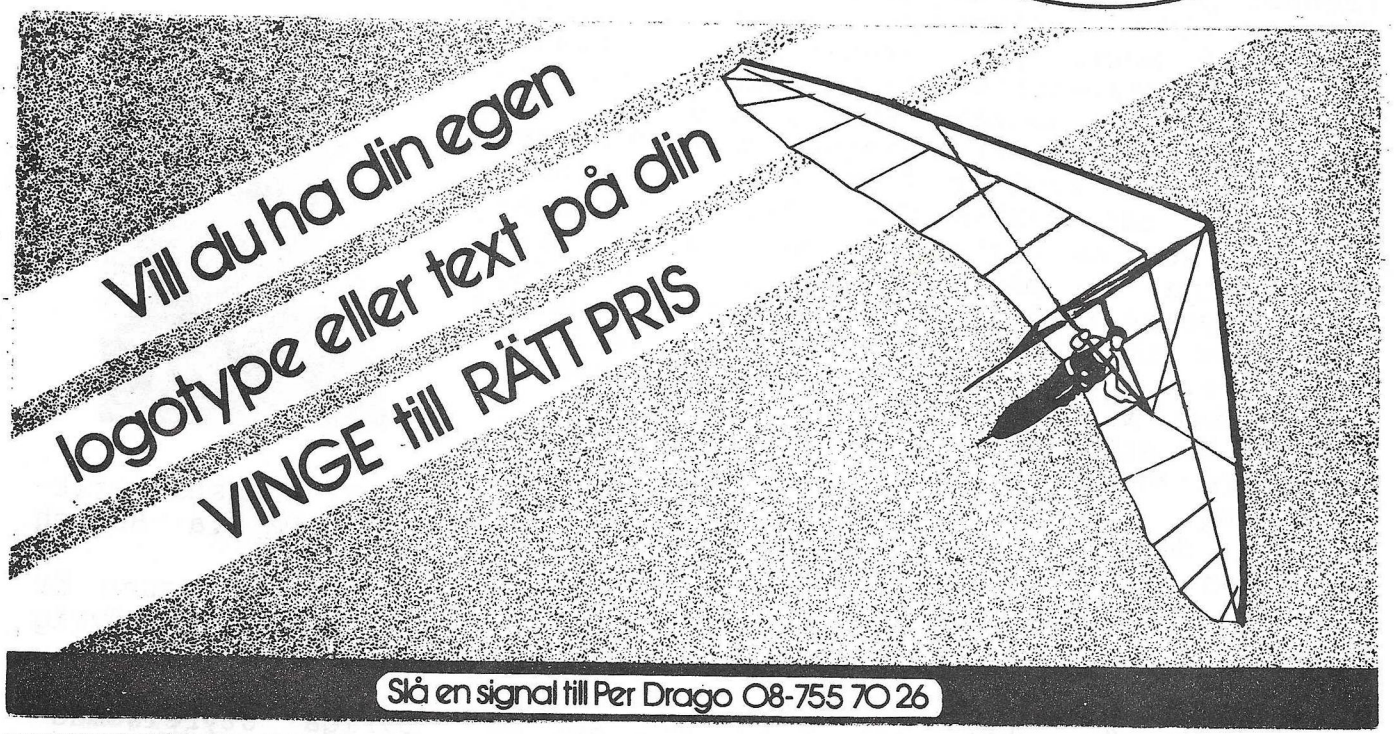
Vårt emblem i blått, gult, svart och vitt. Beställes hos kassören lämpligast genom att sätta in den aktuella summan på FSF/H postgiro 91 29 93-3. Glöm inte adress.

Tyg: 25 kr/st, 20 kr/st vid över 10.

Klisterdekal: 5 kr/st, 40 kr/10 st

Trevligt att ha på väskan, jackan eller andra saker som syns, bilen t ex. Visa att Du flyger på det trevligaste sättet som finns.

SVENSKA FLYGSPORTSFÖRBUNDET
HÄNGFLYGSEKTIONEN



Vi köper och säljer
begagnade vingar

Vår specialitet är utbildning
Kontakta oss
Rolf och Gunilla Björkman
Backlöksv 103 162 43 Vällingby
Ring 08 - 739 39 70 18-20 kvällar